
Manuel Stoffers

**WIELRENNEN IN LIMBURG IN DE EERSTE
HELF VAN DE TWINTIGSTE EEUW. EEN
'VOLKSSPORT' TUSSEN RIJK, PROVINCIE
EN LOKAAL INITIATIEF**

Abstract

Limburg, the southern-most province of the Netherlands, prides itself in being more devoted to cycling as a sport than any other Dutch province, surpassed perhaps only by Noord-Brabant. And indeed, earlier research has shown that a remarkably high number of road races were organised in Limburg since the 1950s. This paper traces the beginning of the provincial enthusiasm for road racing back to the 1930s, when the provincial government, despite the national ban on road racing, increasingly allowed races on provincial and local roads. Using sources from provincial and local archives and historic newspapers, the paper investigates the character and origins of the accommodating provincial road racing regime. In the end, the presence of hills, the internationalisation of competitive cycling, the established tourist trade in the region, the strong concentration of workers in the Limburgian mining districts, and the economic crisis of the 1930s all come together in explaining the rise of Limburg as a road cycling region. During the war, road racing did not decline: the new regime in The Hague at least partly spoke in favour of road racing, while the provincial government came to be led by NSB frontman Max de Marchant et d'Ansembourg, who had organised cycling races in the 1930s himself. The paper thus traces the first instance of Limburg's favourable provincial policies towards cycling as sport and leisure activity, which established a tradition that lasts until today.

Inleiding

Limburg, en dan vooral Zuid-Limburg, heeft een naam hoog te houden als wielersregio. Aangetrokken door de heuvels bezoeken veel wielersliefhebbers de regio om hun krachten te beproeven op de Cauberg, de Keutenberg, de 'Dode Man' en talloze andere hellingen van een voor Nederland ongekeerde lengte en steilte. Volgens gegevens van NOC*NSF behoort het percentage van de Limburgse bevolking dat lid is van een wielervereniging tot de provinciale top drie van Nederland.¹ En dan is er nog een ander opvallend gegeven, een gegeven waar het in deze bijdrage om draait: het groot aantal in het oog springende wielerswedstrijden dat de provincie van oudsher organiseert.

1 Na Flevoland en Friesland. Met dank aan Sofie Korbee van NOC*NSF voor de verstrekte gegevens, en NFTU en KNWU voor de toestemming om deze gegevens in te zien.

Zo is de Amstel Gold Race, die sinds 1966 wordt verreden en een groot deel van zijn status dankt aan de zware finale in de Limburgse heuvels, de enige Nederlandse wielerklassieker van internationale allure.² Het overgrote deel van de nationale kampioenschappen wielrennen op de weg voor profs wordt sinds de jaren 1930 in Zuid-Limburg verreden.³ En van de acht keer dat Nederland het wereldkampioenschap wielrennen op de weg organiseerde, vond dat toernooi zes keer in Zuid-Limburg plaats. Sinds de Tweede Wereldoorlog heeft Zuid-Limburg het wereldkampioenschap zelfs vaker gehuisvest dan enige andere regio in de wereld.⁴ Historisch-geografisch onderzoek naar het totaal aantal profwedstrijden dat tussen 1954 en 1995 in de verschillende delen van ons land werd georganiseerd bevestigt dit beeld van Limburg als regio van wielervedstrijden.⁵ Uit die gegevens blijkt dat vooral in de jaren '50 en '60 Limburg ná Noord-Brabant de provincie was waar de meeste profwedstrijden werden georganiseerd. Meer dan 50 procent van alle Nederlandse profwielervedstrijden vonden toen in een van deze twee provincies plaats. Dat het aantal wegwedstrijden in Limburg relatief hoog lag, werd begin jaren 1950 zelfs in de Tweede kamer gememoreerd.⁶ Al in 1948 karakteriseerde de ambitieuze en succesvolle Tour- en Wielierclub Maastricht – rond 1950 een aantal malen clubkampioen van Nederland – het wielrennen als ‘deze zoo specifiek zijnde Zuiderlijke [sic] sport’.⁷

Deze bijdrage zet nog een stap verder terug in de tijd en onderzoekt het ontstaan van het Limburgse wegwedstrijdregime vanaf de jaren 1920 tot het eind van de Tweede Wereldoorlog. Ik spreek van een ‘regime’ omdat wegwedstrijden in Nederland sinds 1905 bij wet verboden waren en het verlenen van een ontheffing op dat verbod een kwestie van bestuur en beleid was. In het spanningsveld tussen de restrictieve nationale regelgeving en veelvuldige lokale wielierinitiatieven koos het Limburgse provinciebestuur vanaf de jaren 1930 voor een welwillend

- 2 Sinds 1989 is de wedstrijd opgenomen in het hoogste klassemment van de internationale wielerkalender van de UCI, de internationale wedstrijdorganisatie voor het wielrennen.
- 3 Tussen 1937 en 1957 werd het nationaal kampioenschap op de weg elk jaar (met uitzondering van twee oorlogsjaren) in Valkenburg georganiseerd; vervolgens vonden tussen 1958 en 2019 42 van de 61 nationale kampioenschappen in Zuid-Limburg plaats.
- 4 Na het eerste wereldkampioenschap op de weg in Valkenburg in 1938 volgden na de oorlog nog vier WKs in Valkenburg en een in Heerlen. Kopenhagen organiseerde het WK in totaal zes keer waarvan drie keer na WOII. Overigens zijn er wel landen die het WK vaker hebben georganiseerd dan Nederland.
- 5 Tj. Roosjen, ‘De geografie van de wielersport’ (doctoraalscriptie regionale geografie, Rijksuniversiteit Groningen 1995) 50 (tabel 3.9).
- 6 RKSP Tweede Kamer-lid Maenen sprak in een vergadering over Wijziging van de wegenverkeerswet, over de wielervedstrijden die in Zuid-Limburg ‘veelvuldig worden georganiseerd’. Handelingen Tweede Kamer 22 april 1952, 2176.
- 7 RHCL, Archief Toer- en Wielierclub (TWC) te Maastricht, 1946-1990 (21.428), omslag TWC 1948, Brief bestuur TWC aan B&W Maastricht, 29 januari 1948.

beleid ten aanzien van de wielersport en legde daarmee de basis voor een traditie die tot op heden aanhoudt. De kwestie is niet zonder breder belang. Het nationale wegwedstrijdverbod wordt verantwoordelijk gehouden voor het feit dat er in Nederland anders dan in landen als Frankrijk, België en Italië in de eerste helft van de twintigste eeuw geen nationale arbeiderswielercultuur ontstond. Dat kan men betreuren, maar het betekende ook dat ‘fietsen als arbeiderssport’ hier geen serieuze bedreiging kon vormen voor de dominante opvatting van ‘fietsen als fatsoenlijk vervoer’, hetgeen mede de aanhoudende populariteit van het fietsen als burgerlijk vervoermiddel in Nederland verklaart.⁸ In Limburg lijkt precies het omgekeerde aan de hand: daar is sprake van een sterke cultuur van fietsen als sport en een (voor Nederlandse begrippen) zwakke cultuur van fietsen als fatsoenlijk vervoer voor iedereen.⁹ Deze bijdrage onderzoekt de rol van het provinciaal beleid in dit verschijnsel en maakt duidelijk hoe het tot een provinciale differentiatie ten aanzien van het wegwedstrijdverbod kon komen. Het welwillende regime van de provincie ten aanzien van wegwedstrijden in de jaren 1930 was het eerste van een lange reeks voorbeelden van provinciaal Limburgs ‘fietsbeleid’ waarin de nadruk lag op de recreatieve kant van het fietsen.

Hoewel in enkele publicaties in het voorbijgaan wel gewezen wordt op de rol die provinciale besturen en burgemeesters speelden in het toelaten van wegwedstrijden in vooral de zuidelijke provincies, is dit fenomeen nergens nader bekeken.¹⁰ Ook relevante veranderingen in de nationale verkeerswetgeving, die er wel degelijk waren, zijn nog niet eerder niet in kaart gebracht. In deze bijdrage wordt licht geworpen op deze vragen door eerst in detail te kijken naar de veranderende nationale regelgeving met betrekking tot de wegwedstrijden en vervolgens naar de manier waarop in de provincie Limburg met het wedstrijdverbod werd omgegaan. Vervolgens ga ik nader in op de actoren en factoren die een rol speelden in het provinciale beleid. Mijn aandacht gaat vooral uit naar ontwikkelingen van de jaren 1920 tot het einde van de Tweede Wereldoorlog: in deze periode komen niet alleen relevante veranderingen in het beleid en de regelgeving met betrekking tot het

8 Zie Anne-Katrin Ebert, *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940* (Frankfurt a.M. 2010).

9 Manuel Stoffers, ‘Fietsen in de Nederlandse bergen – revisited’, in: A. Knotter en W. Rutten (ed.), *Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg/Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg* 61 (2016) 32-59.

10 Ron Couwenhoven, *De pioniers van de wielersport. Opkomst van de wielersport op de weg in Nederland, 1900-1936* (Baarn 2006) 15; Benjo Maso, *Nederland heeft de gele trui. Over wielrennen in de Lage Landen* (Amsterdam/Antwerpen 2015) 20. Voor Limburg relevant zijn het bij uitzondering goed gedocumenteerde artikel van Levien Spits, ‘Cauberg, centrum van wereldwielersport’, *De Maasgouw* 131 (2012) (2), 35-47, alsmede Wiel Verheesen, *Limburg wielerland. Van Cordang tot Van Heeswijk* (z.pl. 2003), en Wiel Verheesen, *Heerlen wielersstad. Van Duivelsrit tot WK* (z.pl. 2006).

houden van wegwedstrijden tot stand, maar blijkt ook het begin van de massale populariteit van het wegwielrennen in Limburg gedateerd te kunnen worden.

Een voorbehoud is op zijn plaats. Er is nauwelijks wetenschappelijk onderzoek verricht naar de geschiedenis van het Nederlandse wielrennen en dat betekent dat er ook voor de periode die ik onderzoek weinig systematisch vergaarde, algemeen aanvaarde of goed gedocumenteerde gegevens of analyses beschikbaar zijn waarop dit artikel kon voortbouwen. Dat geldt in de eerste plaats voor de ontwikkeling van het aantal daadwerkelijk gehouden wegwedstrijden in Limburg en Nederland. Maar ook voor de reconstructie van de ontwikkeling van de verkeerswetgeving kon slechts beperkt worden teruggesproken op eerdere publicaties. Behalve met betrekking tot de nationale regelgeving (waarvan de ontwikkeling via Staatsblad, Staatscourant en parlementaire Handelingen goed te reconstrueren valt), is mijn eigen analyse noodgedwongen gebaseerd op gefragmenteerde gegevens uit archieven en kranten, die geen aanspraak kunnen maken op volledigheid en die het ook niet altijd mogelijk maken om doorgaande ontwikkelingen te schetsen. Het beeld dat hier naar voren komt, wordt zo goed mogelijk verantwoord, maar zal dus door vervolgonderzoek aangevuld, gepreciseerd en waar nodig bijgesteld moeten worden.

Ontwikkeling van de nationale regelgeving, 1905-1944

De eerste nationale verkeerswet van Nederland, de Motor- en Rijwielwet uit 1905, opgesteld door het confessionele kabinet Kuyper (ARP, RK), werd ingevoerd om in het hele land gelijke regels te creëren voor het opkomende auto- en fietsverkeer. De wet bepaalde in artikel 14: 'Het is verboden op een weg een snelheidswedstrijd met motorrijtuigen of rijwielen te houden of daaraan deel te nemen'.¹¹ Strafbaar waren in geval van overtreding zowel de berijders en de eigenaren van de fietsen als de organisatoren van de wedstrijd. ARP-minister van Waterstaat De Marez Oyens achtte een *absoluut* verbod op wegwedstrijden echter onnodig: 'Wat in een volkrijke streek onraadzaam is, kan misschien elders onder voorwaarden wel worden toegelaten'.¹² Klaarblijkelijk mocht geringe verkeersdrukte worden beschouwd als een criterium voor het toelaten van wegwedstrijden. Daartoe bood de wet de mogelijkheid van ontheffing van het wedstrijdverbod: voor alle wedstrijden met motorvoertuigen en voor wedstrijden met rijwielen op rijkswegen kon alleen de minister ontheffing verlenen, voor wielervedstrijden op provinciale wegen en

11 Tekst en commentaar in D. Kooiman, *Waterstaatswetgeving* (Sneek 1906) 121-242, aldaar 155 en 198.

12 Memorie van Antwoord geciteerd *ibidem*, 199.

op andere wegen buiten de bebouwde kom viel de ontheffingsbevoegdheid aan de Gedeputeerde Staten van de provincies toe.¹³

De formulering van de wet liet onduidelijkheid bestaan over wie ontheffing kon verlenen voor lokale wielervedstrijden op andere dan provinciale of rijkswe-
gen binnen de bebouwde kom,¹⁴ maar bij een wijziging van de Motor- en Rijwielwet in 1924 werd deze onduidelijkheid weggenomen. Gedeputeerde Staten werden nu volgens artikel 21 expliciet bevoegd geacht om ontheffing te verlenen voor alle wedstrijden op niet-rijkswegen, dus ook binnen de bebouwde kom van gemeenten.¹⁵ Uiterlijk vanaf dat moment speelden provinciale autoriteiten enkele decennia (tot 1950) eenduidig de grootste rol in de ontheffingsbesluiten, aangezien er nu eenmaal minder rijkswegen dan niet-rijkswegen waren. Ook in een ander opzicht werd de wet in 1924 aangescherpt om veel voorkomende pogingen tot ontduiking van de wet tegen te gaan: de wet werd zodanig aangepast dat voortaan wedstrijden *tout court*, niet alleen ‘snelheidswedstrijden’ (zoals de formulering oorspronkelijk luidde), werden verboden. Deze opmerkelijke wijziging was blijkens de Memorie van Toelichting gericht tegen ‘de zoogenaamde betrouwbaarheidsritten, waaraan door velen wordt deelgenomen en waarbij af en toe een groote snelheid wordt ontwikkeld’.¹⁶ Door een wedstrijd te presenteren als een rit waarbij niet de snelheid van de berijders maar de betrouwbaarheid van de fietsen werd vergeleken, probeerden organisatoren onder de verbodsbepaling van de wet uit te komen. Zelfs tegenstanders van de wetswijziging erkenden in de Tweede Kamer dat ‘de betrouwbaarheidsritten voor wielrijders vaak verkapte snelheidswedstrijden’ waren.¹⁷

Treffers in het elektronische krantenarchief Delpher bevestigen dat er direct na de Eerste Wereldoorlog inderdaad in korte tijd een zeer sterke toename was van berichten over ‘betrouwbaarheidsritten’ in Nederlandse kranten, met een piek van rond 500 berichten in 1923 (een jaar vóór de aanscherping van de wet). Hoewel het aantal als ‘betrouwbaarheidsritten’ aangeduide tochten na de wetswijziging geleidelijk afnam, bleef de ontduiking van de wet, nu bijvoorbeeld in de vorm van ‘vaardighedsritten’ of ‘trainingsritten’, als we mogen afgaan op de krantenberichten, veel voorkomen. Sommige gemeenten en leden van de Tweede Kamer

13 *Ibidem*, 198.

14 GS waren volgens artikel 4 van de wet namelijk uitsluitend bevoegd te oordelen over ‘wegen in hunne provincie, geene Rijkswegen zijnde, buiten bebouwde kommen der gemeenten en provinciale wegen ook daarbinnen’, *ibidem*, 175-176.

15 D. Kooiman, *De motor- en rijwielwet met beknopt overzicht van stelsel en inhoud der wet en aantekeningen bij de artikelen* (Alphen a/d Rijn 1926) 20.

16 Geciteerd *ibidem*, 141.

17 *Ibidem*.

pleitten daarom begin jaren 1930 voor een absoluut verbod op wegwedstrijden (zonder mogelijkheid tot ontheffing).¹⁸ Rechtszaken waarin rechters verschillend oordeelden over of een bepaalde tocht nu wel of geen wedstrijd was, leidden in 1935 tot aanneming van een verder aangescherpte wetstekst, die echter pas na de oorlog van kracht zou worden.¹⁹ Officiële wielervedstrijden konden ondertussen zonder ontheffing uitsluitend de vorm krijgen van baanwedstrijden, grasbaanwedstrijden (ook wel weiwedstrijden genoemd) of zelfs wedstrijden op hometrainers. Vooral het aantal baanraces nam in de eerste helft van de jaren 1930 sterk toe: op het hoogtepunt waren er niet minder dan 60 wielerbanen in Nederland, op zichzelf een teken van de sterk toegenomen populariteit van de wielersport.²⁰

De in 1924 gewijzigde Motor- en Rijwielwet bleef wat het verbod op wegwedstrijden betreft ongewijzigd van kracht tot 1941. Het Duitse regime introduceerde in dat jaar, anders dan wel wordt aangenomen,²¹ een wijziging van het wedstrijdartikel die tot na de Wereldoorlog van invloed zou blijven en toen tot een soepeler beleid ten aanzien van wegwedstrijden zou leiden. De aanloop daartoe werd wellicht gevormd door een verzoek van de Nederlandsche Wielren Unie (een in 1928 opgerichte landelijke wielersportbond) aan de Duitse bezetter, onder andere bewaard in het provinciaal archief van Limburg. De NWU richtte zich op 10 februari 1941 door middel van een brief tot de secretarissen-generaal van Opvoeding en van Binnenlandse Zaken om te pleiten voor opheffing van het verbod op wegwedstrijden. NWU-bestuurders I.L. Van den Berch van Heemstede en J. Viruly hoopten het nieuwe regime ervan te overtuigen dat ‘ook in Nederland de wielervedstrijden op den weg gehouden zouden mogen worden’. De nieuwe machthebbers hadden immers meer oog voor het belang van sport voor ‘de volkskracht’, meenden zij: ‘thans [blijkt] de regering het groote belang van het sportwezen voor ons volk – juist in deze moeilijke tijdsomstandigheden – gelukkig meer en meer [...] in te zien en te beseffen, dat een krachtig ontwikkelde sport de volks-

18 SGP Tweede Kamer-lid Van Dis riep de minister in 1932 op tot een absoluut verbod op wedstrijden, zowel voor auto's als rijwielen. Dit op grond van verkeersveiligheid (toename van het verkeer) en de zondagsheiliging. Zie Handelingen Tweede Kamer, 33ste vergadering 13 december 1932 (Vaststelling van hoofdstuk IX (Departement van Waterstaat) der Rijksbegrooting voor 1933), 1147. Zie ook Handelingen Tweede Kamer, 18de vergadering 12 november 1931, 435.

19 In 1935 werd de nieuwe Wegenverkeerswet aangenomen waarin de aard van wedstrijden in artikel 24 nader omschreven werd als ‘elk rijden met motorrijtuigen of rijwielen ter vaststelling of vergelijking van prestaties hetzij van de deelnemers, hetzij van de motorrijtuigen of rijwielen, hetzij van onderdeelen daarvan, hetzij van bedrijfsstoffen.’ Geciteerd in D. Kooiman, *De wegenverkeerswet* (Alphen a/d Rijn 1939) 12, zie ook 111-114. Deze Wegenverkeerswet werd echter pas in gewijzigde vorm (zonder deze passage) van kracht in 1948; de genoemde formulering werd pas (her)ingevoerd bij een wijziging van de wet in 1952.

20 Maso, *Nederland heeft de gele trui*, 54.

21 Vergelijk *ibidem*, 55.

kracht ten goede komt'.²² Alleen het advies van de NWU zou doorslaggevend moeten zijn voor het verbieden of laten doorgaan van een wielervedstrijd. De Duitsgezinde secretaris-generaal van Opvoeding, Wetenschap en Cultuurbescherming Jan van Dam reageerde enthousiast, mede op grond van de adviseur voor sportzaken van zijn departement, en drong er bij zijn collega van Binnenlandse Zaken op aan om de provincies te bewegen voortaan ontheffing te verlenen voor wegwedstrijden die onder auspiciën van de NWU werden gehouden.²³ Het voorstel paste ook goed in de gelijktijdige wending van de Duitse bezettingsmacht naar een actief sportbeleid.²⁴ Blijkbaar stuurde het departement voor Binnenlandse Zaken het schrijven van de NWU en van Van Dam inderdaad door naar de provinciebesturen, die echter zeker ten dele terughoudend reageerden en net als de eveneens geraadpleegde secretaris-generaal van Waterstaat Spitzzen wezen op de bestaande wettelijke regels en volhielden dat beslissingen aangaande de verkeersveiligheid niet bij de NWU hoorden te liggen.²⁵

Toeval of niet, maar slechts enkele maanden later was de verbodsbepaling voor wegwedstrijden één van de bepalingen uit de Motor- en Rijwielwet die door de Duitse wetgever buiten werking werd gesteld en vervangen door een bepaling in de nieuwe *Wegenverkeersregeling* opgesteld onder de leiding van Spitzzen.²⁶ In de plaats van het expliciete verbod op wegwedstrijden bepaalde artikel 6 van de Duitse *Wegenverkeersregeling* dat een vergunning was vereist bij 'bijzonder gebruik van den weg', dit wil zeggen, elk gebruik waarbij de weg meer dan gewoonlijk in

- 22 RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07B), inv.nr. 641, omslag 'Stukken betreffende de motor- en rijwielwet snelheidswedstrijden, 1934-1941': Brief (Afschrift) van I.L. van den Berch van Heemstede en J.D. Viruly (NWU) aan de Secretaris-Generaal van het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen, 10 februari 1941.
- 23 *Idem*, Brief (afschrift) J. van Dam, aan de Generalsekretär im Ministerium des Inneren, 4 april 1941. Zie over Van Dam de bijdrage van P. J. Knechtmans oorspronkelijk opgenomen in *Biografisch Woordenboek van Nederland 5* (Den Haag 2002), online geraadpleegd op 13 september 2019: <http://resources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000/lemmata/bwn5/dam>.
- 24 Zie A. Swijntink, *In de pas. Sport en lichamelijke opvoeding in Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog* (Haarlem 1992) 84-87.
- 25 RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07B), inv.nr. 641, 'Stukken betreffende de motor- en rijwielwet snelheidswedstrijden, 1934-1941': brief (Afschrift) secretaris-generaal van het departement van Waterstaat Spitzzen aan secretaris-generaal van het departement van opvoeding [etc.], 24 maart 1941; brief (Afschrift) GS van Friesland aan secretaris-generaal van Binnenlandse Zaken en GS van andere provincies, 14 mei 1941; brief (Afschrift) van GS van Noord-Brabant aan secretaris-generaal van Binnenlandse Zaken, 4 juni 1941. Overigens beweerden GS van Noord-Brabant goed georganiseerde wegwedstrijden 'nimmer bemoeilijkt' te hebben, terwijl GS van Friesland volhielden dat de wegen in Friesland in het algemeen te smal waren voor wielervedstrijden. Spitzzen bleef na de oorlog werkzaam op het Ministerie van Verkeer en werd in 1948-1951 minister van Verkeer.
- 26 Zie artikel 44 (1) van het 'Besluit van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat betreffende het verkeer op den weg (Wegenverkeersregeling)', 16 september 1941, gepubliceerd in *Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden*, S 555, 23.

beslag zou worden genomen, onder andere indien het verkeer werd beperkt door 'het aantal deelnemers aan eenig gebeuren' of door 'rijden met groote snelheid'.²⁷ Overigens werd in de gelijktijdig ingevoerde *Uitvoeringsbeschikking Wegenverkeer* bij deze *Wegenverkeersregeling*, in lijn met de eerdere Nederlandse wetgeving, uitsluitend de secretaris-generaal van het Departement van Waterstaat respectievelijk de Commissaris van de Provincie bevoegd verklaard tot het verlenen van vergunningen voor wegwedstrijden op Rijkswegen respectievelijk alle andere wegen.²⁸

De wens van de NWU om een bepalende stem te krijgen in het toelaten van wegwedstrijden werd dus zeker niet verhoord, maar de 'Duitse' regelgeving vormde wel een breuk in de eerdere trend naar aanscherping van de verbodsbepaling. Uit de archiefstukken blijkt bovendien, zoals we hebben gezien, dat althans een deel van het nieuwe regime in Den Haag wel iets zag in opheffing van de beperkingen ten aanzien van de wielervedstrijden en dat dat ook aan de provinciebesturen werd gecommuniceerd. Na de oorlog (toen delen van de 'Duitse' regelgeving tot 1952 gehandhaafd bleven) zou blijken dat de nieuwe wedstrijdregelgeving in de *Wegenverkeersregeling* zo vaag geformuleerd was dat zij onder normale omstandigheden moeilijk te handhaven viel.

Al met al konden van 1905 tot 1944 formeel uitsluitend Rijk (voor rijkswegen) en Provincie (voor overige wegen) ontheffing verlenen voor het houden van wegwedstrijden op de fiets. Pas na de Tweede Wereldoorlog kregen burgemeester en wethouders voor het eerst de wettelijke bevoegdheid om zelfstandig wielervedstrijden toe te staan die geheel binnen hun gemeente en niet op provinciale of rijkswegen werden verreden. Vanaf 1924 was de wet in zoverre aangescherpt dat er geen onduidelijkheid meer bestond over wedstrijden op niet-provinciale wegen binnen de bebouwde kom – ook die vielen uitdrukkelijk onder het gezag van de Provincie. Bovendien werd door een aanpassing van de wetstekst geprobeerd om zogenaamde 'betrouwbaarheidsritten' met een wedstrijd karakter te verbieden. Omdat deze aanpassing onvoldoende effect had, werd in 1935 door de Tweede Kamer een nog uitvoeriger omschrijving aangenomen, die evenwel pas na de oorlog van kracht werd als onderdeel van de *Wegenverkeerswet*. In 1941 werd juist de veel vagere 'Duitse' regeling ingevoerd, die zodanig veel ruimte openliet dat gesproken kan worden van een minder strikte wetgeving die in ieder geval na de oorlog ook leidde tot een verminderd strikte handhaving van het verbod.

27 *Ibidem*, 7.

28 'Uitvoeringsbeschikking Wegenverkeer', *Nederlandsche Staatscourant*, 14 oktober 1941, nr. 200, 2 (art. 4 lid b).

Het ontstaan van het Limburgse wedstrijdregime

Er is voor de periode tot 1954 geen systematisch onderzoek beschikbaar naar het aantal wegwedstrijden die jaarlijks onder auspiciën van de Nederlandsche Wielerbond of (vanaf 1928) de Nederlandsche Wielren Unie werd gehouden, laat staan van alle ‘wilde’ wedstrijden. Enkele verspreide gegevens zijn te vinden bij Maso: volgens hem begon het wegrennen in Nederland pas in de jaren 1930 enigszins van de grond te komen en was er toen al landelijk sprake van een sterke toename van het aantal lokale rondes of criteriums: van 30 in 1931 werden het er 70 in 1936. De Tweede Wereldoorlog bracht geen blijvende terugval, zoals de sportbeoefening in het algemeen tijdens de bezetting geenszins terugliep:²⁹ in 1944 waren er 75 lokale wegwedstrijden, waarvan ongeveer een derde voor profs.³⁰ Helaas vermeldt Maso niet waarop hij zijn gegevens baseert en bovendien geeft hij geen provinciale data, zodat het niet zonder meer duidelijk is welk aandeel Limburg had aan deze ontwikkeling.³¹ We zullen het moeten doen met informatie uit dagbladen, die vanaf eind jaren 1930 provinciale en nationale wedstrijd- of wielerkalenders gingen publiceren. Hoewel deze gegevens niet helemaal betrouwbaar zijn – onder meer omdat het geplande NWU-wedstrijden betrof en niet alle daadwerkelijk gehouden wedstrijden – geven ze als geheel toch een indruk van de ontwikkelingstrend en het aandeel van Limburg daarin.

Het verschijnen van wedstrijdkalenders was op zichzelf een teken van het toegenomen aantal wedstrijden en de behoefte aan coördinatie daarvan: de wedstrijdkalenders waren het resultaat van overleg tussen de NWU en plaatselijke rondecomités over de spreiding van de wedstrijden over het voorjaars- en zomerseizoen. De eerste wedstrijd kalender voor Limburg die ik kon traceren verschijnt in de kranten in 1938. Er werden toen in de provincie negen wegwedstrijden voorzien (naast wedstrijden op drie wielervedstrijden); in 1940 waren er slechts zes gepland, in 1943 vijftien, in 1944 twaalf, in 1946 veertien, in 1949 zestien.³² Het aantal jaarlijks onder auspiciën van de NWU in Limburg geplande wedstrijden nam dus vanaf 1938 tot begin jaren 1950 gestaag toe.

29 Swijtink, *In de pas*, 117-120.

30 Maso, *Nederland heeft de gele trui*, 22, 56, 66 en 68. Het is niet helemaal duidelijk waarom Maso spreekt van een teruggang van het aantal criteriums in de oorlog.

31 Wellicht zijn dergelijke gegevens te achterhalen via het blad *Sport-Echo* (1924-1948), dat de officiële mededelingen van de landelijke wielerbonden bevatte. Er bevinden zich echter klaarblijkelijk slechts twee jaargangen van dit tijdschrift in de collectie van een Nederlandse bibliotheek.

32 ‘Wedstrijd kalender NWU’, *Limburgsch Dagblad*, 12 januari 1938; ‘Wedstrijd kalender samengesteld’, *Limburger Koerier*, 18 januari 1940; ‘Wielrennen: De Limburgsche wedstrijd kalender’, *Nieuwe Koerier*, 8 februari 1943; ‘Wielrennen. Limburgs plannen’, *Limburger Koerier*, 4 maart 1944; ‘De Ronde van Limburg’, *Limburgsch Dagblad*, 21 januari 1946; ‘Wielervedstrijd kalender voor Limburg’, *Limburgsch Dagblad*, 21 januari 1949.

In enkele oorlogsjaren werden bovendien landelijke wielerkalenders gepubliceerd, die het mogelijk maken om ook iets te zeggen over het Limburgse aandeel in het totaal aantal wegwedstrijden in Nederland. In 1941 waren 21 wegwedstrijden gepland waarvan zes in Limburg, tien in Noord-Brabant en de rest in Noord- en Zuid-Holland.³³ Begin 1942 worden er door de NWU 32 wegwedstrijden in heel Nederland voorzien, waarvan negen in Limburg, negen in Noord-Brabant, en de rest vooral in Noord- en Zuid-Holland en incidenteel elders.³⁴ In 1943 worden 21 wegwedstrijden gepland waarvan elf in Limburg, zeven in Brabant en de rest elders.³⁵ Begin 1944 tenslotte zijn er 35 wedstrijden voorzien waarvan dertien in Limburg, vijf in Brabant en tien in Noord- en Zuid-Holland.³⁶ Ook al zijn deze getallen niet eenduidig en volledig, het lijkt wel duidelijk dat al vóór de jaren 1950 het aandeel van Limburg in het aantal landelijke wegwedstrijden hoog was, soms zelfs hoger dan het Brabantse aandeel. Bovendien wordt uit de beschikbare gegevens duidelijk dat binnen Limburg wegwedstrijden vooral in Zuid-Limburg werden verreden: behalve in Weert, Venlo en Roermond vonden vrijwel alle wielerronden ten zuiden van Sittard plaats. Buiten Limburg en Brabant vonden wegwedstrijden in deze periode vrijwel uitsluitend in Noord- en Zuid-Holland plaats.

Vóór 1938 werden er geen provinciale of landelijke wegwedstrijdkalenders gepubliceerd, voor zover ik heb kunnen vaststellen.³⁷ Zoals we hierna zullen zien, kunnen we echter uit verspreide gegevens over wegwedstrijden in provinciale kranten en archieven afleiden dat, net als Maso dat voor Nederland als geheel constateert, de jaren 1930 gezien moeten worden als de periode waarin ook in Limburg het wegrennen doorbreekt. Uit provinciale archieven blijkt dat het provinciebestuur in deze periode van koers veranderde ten aanzien van de wegwedstrijden en daarmee een belangrijke rol speelde in deze beginfase van de populariteit van het weg wielrennen in de provincie.

Dat wil overigens bepaald niet zeggen dat er daarvóór niet gewielrend werd. Net als de Nederlandse kranten in het algemeen laten Limburgse kranten na de Eerste Wereldoorlog een sterke toename zien van het aantal berichten over 'betrouwbaarheidsritten' en 'trainingsritten'. Dat het daarbij in feite vaak om wedstrijden ging, werd nauwelijks verborgen. De 112 kilometer lange 'betrouwbaarheidsrit' die de wielervereniging Roermond Vooruit op zondag 24 juli 1921

33 'Wielrennen: Wij krijgen een best seizoen', *Limburger Koerier*, 7 april 1941.

34 'Wedstrijdkalender NWU', *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 10 maart 1942.

35 'De Wielerkalender', *Dagblad van Noord Brabant*, 5 mei 1943.

36 'De wedstrijdkalender der NWU', *Nieuwe Brabantsche Courant*, 12 april 1944.

37 In 1935 werd wel al een kalender van de geplande wielervedstrijden op Limburgse wielerveerbanen gepubliceerd: 'Wielervedstrijden in Limburg: het program voor den a.s. zomer', *Limburger Koerier*, 2 februari 1935.



Ter gelegenheid van het 50-jarig jubileum organiseerde de Maastrichtse Zinkwit Maatschappij op zaterdag 24 april 1920 onder andere een wielrenwedstrijd rond de fabriek in Eijsden. Beeldbank RHCL, collectie GAM.

organiseerde, werd na afloop in de krant bijvoorbeeld zonder omhaal een 'grote wegwedstrijd' genoemd, waarvan de uitslag bekend werd gemaakt.³⁸ Hetzelfde gold voor het vijftal 'trainingsritten' dat de wielclub De Zwaluw uit Nuth in 1933 organiseerde en waarvan de uitslagen en de 'uitreiking der prijzen' in de krant werden gepubliceerd.³⁹ Zelfs het aangekondigde 'wegkampioenschap van Limburg' van 1924, verreden tussen Heerlen, Maastricht en Vaals, werd in het *Limburgsch Dagblad* doodleuk een betrouwbaarheidsrit genoemd – een klaarblijkelijke contra-

38 'Betrouwbaarheidsrit', *Limburger Koerier*, 27 juli 1921.

39 'Wielrennen te Nuth', *Limburger Koerier*, 16 maart 1933. Andere berichten over wegwedstrijden vermeld als 'niet-wedstrijden': 'Wielerefeest Gulpen' [vaardigheidsrit Ronde van het Geuldal], *Limburger Koerier*, 12 mei 1920; 'Betrouwbaarheidsrit Heerlen-Roermond', *Limburgsch Dagblad*, 3 september 1923; 'Muziekfeest en internationale wielervedstrijden' [Voerendaal], *Limburger Koerier*, 3 augustus 1923; 'Wegwedstrijden' ['proefrit', Heerlen], *Limburger Koerier*, 25 augustus 1924; 'Wielrijden: betrouwbaarheidsrit' [Huls-Simpelveld], *Limburgsch Dagblad*, 16 juli 1925; 'Wielrijden: betrouwbaarheidsrit' [Heerlen-Roermond], *Limburger Koerier*, 9 oktober 1926; 'Rennersclub Excelsior' [Maastricht], *Limburger Koerier*, 19 november 1928; 'Wegwedstrijd' [Heerlen], *Limburgsch Dagblad*, 9 augustus 1928; 'Eygelshoven: Trainingswedstrijden', *Limburger Koerier*, 29 september 1933; 'Wielrennen te Banholt', *Limburgsch Dagblad*, 27 mei 1933 (betrouwbaarheidsrit met prijzen); 'Vaardigheidsrit te Kaalheide', *Limburger Koerier*, 16 februari 1933.

dictie die tot aanhoudingen door de politie leidde.⁴⁰ Verder valt het op dat er in de jaren 1920 in de Limburgse kranten elk jaar wel een handvol berichten verschijnt over ritten die zonder meer ‘wegwedstijden’ worden genoemd en niet met ‘betrouwbaarheidsrit’, ‘vaardigheidsrit’ of een ander eufemisme worden aangeduid.⁴¹ Een sprekende getuigenis van de levendige Limburgse wegwedstrijdpraktijk in de jaren 1920 is de lijst van successen van de regionale wielerkampioen Hans Bockkom die eind 1924 in de *Limburger Koerier* verschijnt: onder Bockkoms prestaties van dat jaar vinden we onder andere ereplaatsen in de wegwedstrijden Heerlen-Beek, Heerlen-Maastricht, rondom Gulpen, Heerlen-Vaals, Heerlen-Maastricht-Vaals vv en Sittard-Venlo vv.⁴²

Geen van deze wedstrijden was waarschijnlijk officieel als zodanig toegestaan. De klappers op de agenda’s van Commissaris der Koningin en Gedeputeerde Staten in Limburg vermelden tussen 1920 en 1928 (anders dan in latere jaren) geen enkele behandeling van verzoeken tot ontheffing van het verbod op wielervedstrijden.⁴³ Waarschijnlijk werd een uitzondering gemaakt voor de 120 km lange ‘Ronde door Zuid-Limburg’ die op 20 juni 1927 vanuit Heerlen werd gehouden, en waarvoor volgens de krantenberichten zowel het Ministerie als Gedeputeerde Staten (na aanpassing van het parcours) toestemming verleenden.⁴⁴ Deze ontheffing van het wegwedstrijdverbod had ongetwijfeld ermee te maken dat deze tocht als een wedstrijd van nationaal belang werd gepresenteerd: op initiatief van de

40 ‘Wielrijden: kampioenschap van Limburg’, *Limburgsch Dagblad*, 13 september 1924; ‘Sport’, *Limburger Koerier*, 15 september 1924; zie ook: ‘Wielrijden: dit jaar geen betrouwbaarheidsrit’, *Limburger Koerier*, 23 augustus 1924.

41 Een greep uit de krantenberichten die spreken over wegwedstrijden zonder nadere kwalificatie van het wedstrijd karakter: ‘Aankondiging groot wielerveest met wegwedstrijd’ [Wijlre], *Limburger Koerier*, 7 februari 1920; ‘Wegwedstrijd Vijlen-Vaals’, *Limburger Koerier*, 31 augustus 1921; ‘Wedstrijd Heerlen-Venlo’, *Limburger Koerier*, 27 mei 1922; ‘Ongeluk’ [Roermond-Gennep], *Limburger Koerier*, 11 september 1923; ‘Wielierclub De Radium Ridders’ [Huls-Simpelveld], *Limburger Koerier*, 2 februari 1924; ‘Eijgelshoven wegwedstrijd’, *Limburgsch Dagblad*, 6 april 1925; ‘Wegwedstrijd Sittard-Venlo vv’, *Limburger Koerier*, 20 mei 1925; ‘Wegwedstrijd Susteren’, *Limburgsch Dagblad*, 26 juni 1926; ‘De vliegende Limburger’ [wegwedstrijd Amstenrade-Reuver], *Limburgsch Dagblad*, 19 oktober 1927; ‘[Wegwedstrijd] Amstenrade’, *Limburgsch Dagblad*, 16 juni 1927; ‘Wegwedstrijd’ [Susteren], *Limburger Koerier*, 20 juli 1927; ‘Wegwedstrijden’ [Weert], *Limburger Koerier*, 13 juli 1927; ‘Internationaal wielerveest’ [Ubachsberg], *Limburgsch Dagblad*, 9 juli 1927; ‘Rennersclub MZM’ [Huls-Simpelveld], *Limburger Koerier*, 6 juni 1928; ‘Wielrijden: wegwedstrijden’ [Meerssen], *Limburger Koerier* 2 juni 1928; ‘Wielrijden. Wegwedstrijd’ [Eijsden-Gulpen], 26 maart 1928; ‘Wielervedstrijden Eijgelshoven’, *Limburgsch Dagblad*, 7 augustus 1928; ‘Wielrijden: uitslag weg-wedstrijd’ [Maastricht], *Limburger Koerier*, 25 april 1929.

42 ‘Huldiging van Bockkom’, *Limburger Koerier*, 29 oktober 1924.

43 Zie RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07A), inv.nrs. 6 (1919/1920) - 20 (1937). Deze klappers (die het mogelijk maken door Commissaris der Koningin en GS behandelde onderwerpen te traceren) lijken onvolledig voor 1934, 1936 en 1937. Na 1937 ontbreken deze klappers.

44 Zie ‘Prov. vergadering van den NWB’, *Limburgsch Dagblad*, 12 april 1927; ‘Olympia-rit Ronde door Zuid-Limburg’, *Limburgsch Dagblad*, 17 juni 1927; ‘Ronde door Z.-Limburg’, *Limburger Koerier*, 21 juni 1927.

Nederlandsche Wielerbond was Zuid-Limburg uitgekozen voor een oefen- en selectiewedstrijd voor de Olympische wegwedstrijd die een jaar later vanuit Amsterdam zou worden verreden. Een andere wegwedstrijd die volgens de kranten in ieder geval ‘onder ministerieele goedkeuring’ werd verreden, had eveneens een nationale status: de NWU organiseerde in 1929 het nationale kampioenschap op de weg voor het eerst in Zuid-Limburg (vanuit Heerlen), ‘wel het zwaarste traject wat [sic] in ons land gehouden kan worden’.⁴⁵ In 1933 daarentegen verhinderde het Ministerie dat het Limburgs wegwedstrijd in de omgeving van Roermond doorgang vond, al hadden Gedeputeerde Staten volgens de lokale kranten wel ontheffing verleend.⁴⁶

Terzijde kunnen we vaststellen dat Zuid-Limburg vanwege zijn heuvels al in de jaren 1920 in beeld komt als ideaal (oefen)terrein voor wegwedstrijden van (inter)nationaal belang. In 1924 trok het nationale olympische wielerteam al naar Zuid-Limburg voor een tocht ‘in de Limburgsche bergen’ ter voorbereiding op de Olympische wegwedstrijd die later dat jaar in Parijs zou plaatsvinden. Deze tocht, afgesloten door een ‘ere-wedstrijd’ op de wielersbaan van Amby, mocht toen overigens uitdrukkelijk geen wegwedstrijd, maar slechts een ‘grote oefenrit’ heten.⁴⁷ Een jaar later, in 1925, werd Zuid-Limburg opnieuw uitgekozen voor een nu als ‘betrouwbaarheidsrit’ gepresenteerde selectierit ter voorbereiding op het wereldkampioenschap wegwielrennen dat Nederland dat jaar voor het eerst organiseerde (en waarvoor de keus op de Veluwe was gevallen).⁴⁸ In 1930 tenslotte werden opnieuw op initiatief van de NWU twee selectieve ‘oefenritten’ georganiseerd ‘in het heuvelachtig terrein in Limburg’, ter voorbereiding op het aanstaande wereldkampioenschap wielrennen, ‘daar dit kampioenschap in den regel in dit soort terrein wordt verreden’.⁴⁹

De *Limburger Koerier* meldde in 1933 dat er in Limburg in de voorgaande jaren sprake was geweest van een sterke groei van het aantal wielrenners en dat de Limburgse clubs ‘ondanks hun zeer beperkte vrijheid, tientallen wedstrijden en

45 ‘Nederlandsche Wielren Unie. Nationale kampioenschappen in het Zuiden’, *Limburger Koerier*, 3 april 1929. Naar verluidt waren er naar schatting 7.000 toeschouwers bij dit nationale kampioenschap.

46 Zie: ‘Wedstrijden om het kampioenschap van Limburg’, *Limburgsch Dagblad*, 24 augustus 1933; ‘De Limburgsche wielerswedstrijd verboden’, *Limburger Koerier*, 5 september 1933. Een jaar eerder vond hetzelfde kampioenschap wél plaats, maar wellicht gebeurde dat toen (zoals ook eerder was gebeurd) onder het mom van een ‘betrouwbaarheidsrit’.

47 ‘Wielrijden: het nationale team in Limburg’, *Limburger Koerier*, 7 juni 1924.

48 ‘Proefwedstrijd voor de wereldkampioenschappen’, *Limburger Koerier*, 22 juli 1925; voor het WK (en het NK dat jaar) gaf de minister ontheffing, zie ‘De wereldkampioenschappen 1925’, *Limburgsch Dagblad*, 17 april 1925.

49 ‘Het wereldkampioenschap op den weg. Voorbereiding van Ned. renners in Zuid-Limburg’; zie ook ‘Tweede oefenrit ter voorbereiding van de deelnemers aan het wereldkampioenschap op den weg’, *Limburgsch Dagblad*, 9 mei 1930.



Hemelvaartsdag 1922 werd de Ronde van Limburg (Heerlen-Venlo v.v.) gehouden, officieel als 'vaardigheidsrit' voor zowel professionals als amateurs en dus zonder toestemming van GS. Het deelnemersveld was internationaal. Uit: *De Sport-Illustratie* 2 (31 mei 1922) nr.22.

trainingstochten' hadden georganiseerd.⁵⁰ Een opiniestuk uit de *Limburger Koerier* uit 1930 beweerde enerzijds dat in de zuidelijke provincies, anders dan in 'Holland', de wielersport op een ongekende wijze bloeide, maar wist anderzijds geen enkele officiële wegwedstrijd in Limburg te noemen.⁵¹ Het lijkt geen twijfel dat de 'bloei' van de Limburgse wielersport op dat moment behalve uit baan-, gras- en hometrainerwedstrijden vooral bestond uit niet officieel toegestane wegwedstrijden.⁵²

Hoe reageerde het provinciebestuur op deze ongeoorloofde wedstrijd-praktijken? Uit het archief van het provinciaal bestuur blijkt dat de Limburgse Commissaris der Koningin Van Hövell tot Westerflier (RKSP) in de zomer van 1931 de burgemeesters van Sittard en Eygelshoven op het matje riep omdat er in hun

50 'Wielrennen: het zomerseizoen breekt aan', *Limburger Koerier*, 11 maart 1933.

51 '„Holland” is Nederland niet! In de zuidelijke provinciën bloeit de wielersport', *Limburger Koerier*, 7 juni 1930.

52 De populariteit van het baanwielrennen in (Zuid-)Limburg was in ieder geval groot. In 1934/1935 waren er niet minder dan dertien wielervedstrijden in de provincie die werden georganiseerd (vrijwel allemaal ten zuiden van Roermond): in Blerick, Roermond, Geleen ('De Ster'), Sittard ('Oranje' en 'De Adelaar'), Heer ('Sportpark'), Oirsbeek, Rumpen/Brunssum ('Hendrik'), Hoensbroek, Heerlen, Schaesberg, Chevremont ('De Uiver'), en Bleijerheide/Kerkrade ('Hollandia'). In de tweede helft van de jaren 1930 gingen veel banen failliet; in de oorlogsjaren werden wielervedstrijden afgebroken vanwege het daarin verwerkte hout.

gemeenten een wielervedstrijd had plaatsgevonden zonder zijn toestemming.⁵³ In beide gevallen bleek dat de burgemeesters vooraf door de organisatoren was verteld dat het niet om een wedstrijd ging, maar om een 'betrouwbaarheidsrit'. De organiserende wielervereniging van Eygelshoven had burgemeester J.H. Martin daarbij voorgelaten dat 'voor geen enkele betrouwbaarheidsrit in Nederland vergunning wordt gevraagd en dat verschillende gevallen reeds rechtelijk niet waren vervolgd'. Tijdens het evenement zelf had de politie echter moeten vaststellen dat het wel degelijk om een wedstrijd ging, die bovendien tot verschillende ongevallen had geleid. De organisatoren van de wedstrijd werden vervolgens geverbaliseerd (alle renners verbaliseren werd ondoenlijk geacht), maar burgemeester Martin betwijfelde of het tot een veroordeling zou komen en vreesde, naar hij schreef, een toename van dergelijke ritten, 'ten schade van de veiligheid van het verkeer en ten schade van de Zondagsrust'.⁵⁴ In antwoord op vragen in de Provinciale Staten in 1931 moesten Gedeputeerde Staten van Limburg inderdaad toegeven dat de autoriteiten 'machteloos' stonden sinds een arrest van de Hoge Raad had verklaard dat 'betrouwbaarheidsritten' geen wedstrijden waren en dus zonder toestemming verreden mochten worden.⁵⁵

De zaak was voor de Commissaris der Koningin serieus genoeg om dat jaar in een brief aan alle Limburgse burgemeesters erop aan te dringen te voorkomen dat er wielervedstrijden in hun gemeenten zouden worden gehouden zonder toestemming van provinciewege. De waarschuwing was des te dringender omdat, aldus de Commissaris, de wedstrijden veelal gehouden werden op zondagen, 'op welke dagen in het zomerseizoen op de wegen toch reeds eene meer dan gewone verkeersdrukte heerscht'.⁵⁶ De provincie probeerde begin jaren 1930 dus meer controle over de wegwedstrijden te krijgen, en werd daar door de rijksoverheid ook toe aangespoord: in verschillende brieven die het provinciebestuur begin van de jaren 1930 ontving van het Ministerie van Waterstaat werden de provinciale besturen uitdrukkelijk opgeroepen terughoudend te reageren op verzoeken tot ontheffing

53 RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07B), inv.nr. 641, 'Stukken betreffende de motor- en rijwielwet snelheidswedstrijden, 1934-1941': Brief van de Commissaris der Koningin aan de burgemeester der gemeente Sittard, 7 juli 1931; Brief aan de burgemeester der gemeente Eygelshoven van de Commissaris der Koningin, 10 juli 1931. Zie over Hövell de bijdrage van W.J.M. Klaassen, oorspronkelijk opgenomen in het *Biografisch Woordenboek van Nederland*: <http://resources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000/lemmata/bwn3/hovell>, geraadpleegd 29 augustus 2019.

54 RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07B), inv.nr. 641, 'Stukken betreffende de motor- en rijwielwet snelheidswedstrijden, 1934-1941': brief van de burgemeester van Eygelshoven J.H. Martin aan de Commissaris der Koningin, 13 juli 1931.

55 Zie *Provinciaal Blad van Limburg* (1932), nr. 66, blz. 281.

56 RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07B), inv.nr. 641, 'Stukken betreffende de motor- en rijwielwet snelheidswedstrijden, 1934-1941': brief aan de burgemeesters der gemeenten in Limburg van de Commissaris der Koningin, 7 juli 1931.

voor wegwedstrijden, zeker als die op zondag zouden moeten plaatsvinden.⁵⁷ Het was dezelfde tijd waarin in de Tweede Kamer oproepen klonken tot een absoluut verbod op wegwedstrijden en er inderdaad een verdere aanscherping van de verbodsbepaling in de Tweede Kamer tot stand kwam.

Des te opvallender is het dat binnen enkele jaren het provinciaal regime ten aanzien van wielervedstrijden op de weg in Limburg veranderde. Volgens een nota van provinciale ambtenaren uit 1936 was het Limburgse college van Gedeputeerde Staten ‘aanvankelijk [...] de meening toegedaan, dat wielervedstrijden op wegen niet moeten toegestaan worden’.⁵⁸ In 1931 hadden Gedeputeerde Staten immers uitdrukkelijk aan de Provinciale Staten laten weten dat het college ‘nog nimmer’ de daartoe vereiste ontheffing had verleend en ‘ook weinig neiging [gevoelde] zulks voortaan wel te doen’.⁵⁹ Nog in 1934 was er klaarblijkelijk door Gedeputeerde Staten welwillend gereageerd op de aansporing van het ministerie om terughoudend te zijn met het verlenen van ontheffingen voor wegwedstrijden.⁶⁰ Desalniettemin hadden Gedeputeerde Staten volgens de nota nog in hetzelfde jaar voor het eerst ontheffingen van het wegwedstrijdverbod verleend, en wel meteen drie, telkens in het uiterste zuiden van de provincie: in Vaals, Eygelshoven en Gulpen.⁶¹ Vervolgens lijkt het hek van de dam: uit andere ambtelijke bronnen blijkt dat in 1936 toestemming werd gegeven voor maar liefst dertien wegwedstrijden en in 1937 zelfs voor negentien; voor latere jaren heb ik helaas geen ambtelijke jaargegevens kunnen vinden.⁶² Deze wedstrijden werden allemaal georganiseerd op zater-

57 *Idem*, brief betreffende wedstrijden met motorrijtuigen op zondag van de Minister van Waterstaat aan GS van verschillende Provinciën, 17 oktober 1932; brief betreffende het houden van wegwedstrijden van Minister van Waterstaat Kalff aan de Commissaris der Koningin in Limburg, 12 juli 1934.

58 *Idem*, 4^e Afdeling, Nota Wedstrijden met rijwielen, 11 augustus 1936.

59 Zo staat het inderdaad in het verslag van de vergadering van de Provinciale Staten van 30 juli 1931, *Provinciaal Blad van Limburg* (1932), nr. 66, blz. 281. Toch zijn er aanwijzingen dat GS incidenteel al eind jaren 1920 wegwedstrijden goedkeurde, zie bijv. RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07A) inv.nr. 240-241 Agenda GS 1929, nr. 9762 (Tegelen).

60 RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07B), inv.nr. 641, ‘Stukken betreffende de motor- en rijwielwet snelheidswedstrijden, 1934-1941’: Nota van de 4^e Afdeling, Ag.no. 4501-4502, april 1935.

61 *Ibidem*.

62 *Ibidem*; voor 1936 zie de Brief betreffende politieassistentie bij wielervedstrijden, van de Procureur-Generaal/Directeur van Politie aan GS van Limburg, 9 april 1937 (vermeldt 13 ontheffingen in 1936 voor wegwedstrijden in Valkenburg (2x), Voerendaal, Hoensbroek, Gulpen, Schinnen, Maas-tricht, Terwinselen, Elsloo, Eygelshoven, Maasniel, Tegelen, Heerlen); voor 1937 zie brief Hoofd-ingénieur Provinciale Waterstaat H. De Ronde aan GS van Limburg betreffende Artikel 21 Motor- en Rijwielwet, 8 februari 1938 (noemt een aantal van 19 ontheffingen in 1937: in Gennep, Venlo, Tegelen, Weert en ‘alle overige ten zuiden van Sittard’). De klappers op de agenda’s van GS vermelden in zowel 1935 als 1937 negen aanvragen voor wielervedstrijden, al zijn de cijfers over 1937 zeker onvolledig. Zie RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07A), inv.nrs. 17 (1935) en 20 (1937). Het is nodig op te merken dat deze aantallen niet zonder meer samenvallen met de eerder genoemde aantallen afgeleid uit de wedstrijdkalenders: daarbij ging het doorgaans om geplande



De wielerveeniging De Zwaluw in Nuth werd op zondag 14 augustus 1932 (in het bijzijn van B&W) feestelijk in gebruik genomen. Foto C.W. Kouw.

dag (of vrijdag) tussen mei en september, en vonden in 1936 op twee na en in 1937 of vier na allemaal plaats in Zuid-Limburg. Lokale kranten stelden vast dat zich een verschuiving van baanwedstrijden naar wegwedstrijden in de regio voltrok.⁶³ Wie vier jaar eerder voorspeld zou hebben dat er zoveel rondes in Limburg georganiseerd zouden worden, zou uitgelachen zijn, meende de *Limburger Koerier* in 1937.⁶⁴ Vanaf eind jaren 1930 wordt in regionale kranten zelfs gewaarschuwd voor teveel wegwedstrijden, omdat dat tot een daling van het gemiddeld aantal toeschouwers en een gemiddeld minder goede bezetting door renners zou kunnen leiden.⁶⁵

Het aantal verzoeken om ontheffing voor wegwedstrijden nam dermate toe, dat de provincie begin 1938 op aandringen van de directeur van politie – die een te groot beslag op het politiepersoneel vreesde – te rade ging bij andere provincies over mogelijke regulering van wielervedstrijden op de weg. Uit de antwoorden bleek dat de situatie in veel andere provincies niet zo dringend was als in Limburg en bovendien dat er verschillend werd omgesprongen met verzoeken tot ontheffing.

NWU-wedstrijden, niet alle daarvan zullen doorgang hebben gevonden, terwijl omgekeerd niet alle wedstrijden waarvoor ontheffing was verleend onder auspiciën van de NWU waren georganiseerd.

63 'De weg verdringt de baan', *Limburger Koerier*, 10 september 1936.

64 'Wegwedstrijden in Limburg', *Limburger Koerier*, 24 april 1937.

65 Zie bijv. 'En nu: Limburg's rondes-seizoen!', *Limburger Koerier*, 5 mei 1939; 'Te veel van het goede? Onze wielersport dient in toom gehouden', *Limburger Koerier*, 31 mei 1941.



De tweede Ronde van Valkenburg (1936) was oorspronkelijk gepland op zondag 3 mei, maar werd op aandringen van GS verzet naar zaterdag 2 mei. De wedstrijd trok volgens krantenberichten meer dan 10.000 toeschouwers. Beeldbank Nationaal Archief, collectie Spaarnestad.

In het midden, noorden en oosten van het land kwamen verzoeken tot ontheffing klaarblijkelijk het minste voor en stelden de provincies zich, naar eigen zeggen, terughoudend op. Dat komt goed overeen met de gegevens van de nationale wielerkalenders uit de jaren 1940, waarin maar zeer incidenteel wedstrijden in deze regio's worden vermeld. De Gedeputeerde Staten van Utrecht rapporteerden bijvoorbeeld dat verzoeken om ontheffing 'weinig voorkomen', en ook in Friesland en Drenthe was er 'slechts sporadisch' sprake van dergelijke verzoeken.⁶⁶ Gedeputeerde Staten van Groningen meldde dat slechts bij uitzondering ontheffing werd verleend, en alleen indien het bij een wielervedstrijd niet om snelheid, maar om vaardigheid en uithoudingsvermogen ging en de verkeersbelangen niet te zeer werden geschaad.⁶⁷ Ook Gelderland verleende ontheffing 'slechts in zeer bijzondere gevallen' en liet zich dan leiden door de betrokken gemeentebesturen.⁶⁸

66 RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07B), inv.nr.641, 'Stukken betreffende de motor- en rijwielwet snelheidswedstrijden, 1934-1941': Brief betreffende wielervedstrijden GS van Friesland aan GS van Limburg, 2 maart 1938; Brief GS Utrecht aan GS Limburg, 8 maart 1938; Brief GS Drenthe aan GS Limburg, 2 maart 1938.

67 *Ibidem*, Brief GS Groningen aan GS Limburg, 24 maart 1938.

68 *Ibidem*, Brief GS Gelderland aan GS Limburg, 1 maart 1938.

Bij de westelijke en zuidelijke provincies viel op dat vaak een onderscheid werd gemaakt tussen zon- en feestdagen en overige dagen. Voor zon- en feestdagen gold uitdrukkelijk een strenger regime, daarbuiten hing de beslissing vaak af van het advies van Provinciale Waterstaat en de betrokken gemeentebesturen. Zo kende de provincie Noord-Holland als algemene regel dat ontheffingen nooit voor zon- of christelijke feestdagen werden verleend, en won ze in andere gevallen altijd advies in van Provinciale Waterstaat, van de burgemeesters en, als enige provincie, ook van de Nederlandsche Wielren Unie.⁶⁹ De provincie Zuid-Holland op zijn beurt gaf nooit ontheffing voor wedstrijden op zondag, althans ‘in kerktijd’, en verleende anders ontheffing indien gemeentebesturen en vooral Provinciale Waterstaat geen bezwaar aantekenden.⁷⁰ Provincie Zeeland gaf nooit ontheffing voor zon- en feestdagen, en in principe uitsluitend voor lokale wegen (en volgens voorwaarden van de gemeentebesturen).⁷¹

Alleen de provincie Noord-Brabant voelde zich begin 1938 door het grote aantal aanvragen genoodzaakt om een aantal nadere voorwaarden op schrift te stellen om daarmee het groeiend aantal wielervedstrijden te beteugelen.⁷² De opvallendste bepaling was dat er een maximum van tien wielervedstrijden per jaar werd ingesteld die bovendien gelijkelijk over het seizoen (mei-september) en over de provincie verdeeld moesten worden. Enerzijds betekende dit een beperking van het aantal wegwedstrijden (althans in Limburg lag het aantal in de twee jaar ervoor al beduidend hoger), anderzijds impliceerde deze bepaling in de praktijk toch een acceptatie van wegwedstrijden. Verder werd onder andere bepaald dat geen rijks- of provinciale wegen gebruikt mochten worden, dat wedstrijden op zon- en christelijke feestdagen uitsluitend ‘bij uitzondering’ zouden mogen plaatsvinden (en dan pas na twee uur), en dat er geen entree geheven mocht worden bij de wegwedstrijden. Tenslotte dienden burgemeesters en politie betrokken te worden bij de organisatie van de wedstrijden.⁷³

De provincie Limburg besloot het Brabantse voorbeeld niet te volgen, mede op grond van een uitvoerig verantwoord negatief advies van de eigen hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat, Herman de Ronde, die ook telkens bij individuele ver-

69 *Ibidem*, Brief GS Noordholland aan GS Limburg, 9 maart 1938.

70 *Ibidem*, Brief GS Zuid-Holland aan GS Limburg, 8 maart 1938.

71 *Ibidem*, Brief GS Zeeland aan GS Limburg, 11 maart 1938.

72 *Ibidem*, brief GS Noord-Brabant aan GS Limburg, 18 februari 1938, met brief (Afschrift) GS Noord-Brabant aan burgemeesters der gemeenten in Noord-Brabant, 12 januari 1938 alsmede de ‘Normen voor wielervedstrijden op kunstwegen in Noord-Brabant’.

73 Het is niet duidelijk in hoeverre en hoelang deze richtlijnen, die in januari 1938 onder de Noord-Brabantse gemeenten werden verspreid, in de provincie van kracht waren. In de oorlogsjaren was het maximum aantal Brabantse wegwedstrijden volgens de gepubliceerde landelijke wielerkalenders in ieder geval nooit hoger dan tien.

zoeken tot ontheffing werd geraadpleegd.⁷⁴ De Ronde legde een bijzonder pragmatische houding aan de dag en toonde veel begrip voor de lokale wedstrijdorganisaties en de commerciële belangen in de regio. Zo had hij Gedeputeerde Staten al in 1937 erop gewezen dat ‘de betrokken streek [...] bijzonder [...] zal profiteren’ van ‘de ontheffing verleend aan de NWU ten behoeve der nationale kampioenschappen [in Valkenburg] in dit jaar en daarop volgende internationale wedstrijd [het WK] in 1938’.⁷⁵ Om de verkeersveiligheid te waarborgen, efficiënt met politiepersoneel om te gaan en verkeershinder te voorkomen waren eenvoudige aanpassingen aan het wedstrijdparcours vaak afdoende, meende hij en hoefde er geen paal en perk aan het aantal wedstrijden gesteld te worden. Bovendien was spreiding van de wegwedstrijden over het seizoen en de provincie lastig te organiseren en kon dat beter aan de lokale ronde-organisaties zelf worden overgelaten. Als algemene regel stelde hij uitsluitend voor zon- en christelijke feestdagen en drukke doorgaande wegen van wielervedstrijden te vrijwaren. Deze uitgangspunten lijken inderdaad kenmerkend te zijn voor het Limburgse wedstrijdregime vanaf 1934. De directeur van politie kreeg ‘nul op het rekest’ (zoals een handgeschreven notitie op het advies van de hoofdingenieur vaststelde) en moest het doen met de verzekering dat Gedeputeerde Staten bij wedstrijaanvragen altijd eerst bij de betrokken burgemeesters zouden nagaan of het nodige politiepersoneel beschikbaar was.⁷⁶

Niet iedereen in het Limburgse Provinciebestuur nam overigens een dergelijke pragmatische en welwillende houding tegenover wielervedstrijden op de weg aan. Het provinciaal archief bewaart een nota uit begin 1935 opgesteld door provincieambtenaren van de zogenaamde ‘4^e Afdeling’ waaruit ergernis over het veranderde beleid en verzet tegen de toenemende populariteit van het wielrennen naar voren komt.⁷⁷ De aanleiding waren twee verzoeken tot ontheffing voor wielervedstrijden op zaterdag in Eygelshoven en Hoensbroek. De hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat had een positief advies gegeven over deze verzoeken: er was geen bezwaar. De ambtenaren protesteerden en wezen er allereerst op dat Gedeputeerde Staten in het recente verleden – mede aangespoord door de minister – herhaald hadden laten weten dat wielervedstrijden op de weg niet toegelaten moesten worden. In 1934 waren er dan toch drie wedstrijden toegestaan, en nu

74 *Ibidem*, Brief GS Limburg aan Procureur-Generaal/ Directeur van Politie, 18 maart 1938; brief Hoofd-ingenieur Provinciale Waterstaat H. De Ronde aan GS van Limburg betreffende Artikel 21 Motor- en Rijwielwet, 8 februari 1938. Over De Ronde zie: ‘Hoofdingenieur H.A.H. De Ronde overleden’, *Limburger Koerier*, 29 december 1939.

75 RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07B), inv.nr. 641, ‘Stukken betreffende de motor- en rijwielwet snelheidswedstrijden, 1934-1941’: brief Hoofdingenieur Provinciale Waterstaat H. de Ronde aan GS van Limburg, 9 juni 1937 inz. Brief Directeur van Politie.

76 *Ibidem*, Brief GS Limburg aan Procureur-Generaal/ Directeur van Politie, 18 maart 1938.

77 *Ibidem*, Nota van de 4^e Afdeling, Ag.no. 4501-4502, april 1935.



Programmaboekje van de derde officieel toegelaten Ronde van Eygelshoven, verreden op zaterdag 22 augustus 1936. Deelgenomen werd door 53 amateurs en 75 profwielrenners, waaronder enkele Belgen en Duitsers. De wedstrijd werd volgens krantenberichten door meer dan 10.000 toeschouwers bijgewoond. SHCL, collectie brochures.

vormden de twee nieuwe verzoeken begin 1935 blijkbaar de spreekwoordelijke druppel voor de betrokken ambtenaren. Zij stelden de Gedeputeerden uitdrukkelijk de retorische vraag op of ‘het wel wenschelijk is aan deze toenemende wedstrijden-plaag mede te werken’ – zelfs al kwamen de opbrengsten van dergelijke wedstrijden ten bate van een liefdadige doeleinden (zoals de hoofdingenieur goedkeurend had opgemerkt):

Wanneer het op sensatie beluste publiek wil zien hoe de mensen zich afjakeren, wanneer het ongevallen wil zien, wanneer het gokken wil en wedden,



De vierde Ronde van Gulpen werd op zaterdag 22 mei 1937 door amateurs, nieuwelingen en profwielrenners verreden op een parcours rond kasteel Neubourg dat ook in de voorgaande jaren was gebruikt. Het bestond ten dele uit grindwegen en 'een zwaar stuk weiland', zoals de kranten meldden. Beeldbank Nationaal Archief, collectie Spaarnestad.

dan kan het daartoe de gelegenheid vinden op de talrijke ook in deze provincie bestaande wielervanen, waar deze min of meer barbaarsche vertoeningen plaats hebben, zonder dat daarbij de medewerking van de Overheid vereischt is. Op den openbaren weg echter, waar het gewone verkeer ofwel daardoor in gevaar gebracht ofwel terwille daarvan stop gezet zou moeten worden, dienen zulke naar de meening van de Afdeeling niet te worden toegestaan.

Interessant aan deze passage is dat zij een blik gunt op de ongefilterde moralistische en elitaire argumenten tegen het wegwielrennen die – anders dan argumenten betreffende de verkeersveiligheid, de verkeershinder, de nodige politie-inzet en de zondagsrust – meestal onuitgesproken bleven. De argumenten overtuigden Gedeputeerde Staten overigens niet, zij schaarden zich ook hier achter de mening van de hoofdinspecteur van Provinciale Waterstaat en verleenden beide ontheffingen.⁷⁸

78 In 1935 werden in Limburg behalve in Eyselshoven en Hoensbroek in ieder geval nog wielervedstrijden gehouden in Gulpen, Roermond, Voerendaal, Valkenburg, Ubach-over-Worms, Waubach en Amstenrade.

In de daaropvolgende jaren nam het aantal officieel toegelaten wegwedstrijden, zoals we gezien hebben, alleen maar verder toe.

Zo welwillend als Gedeputeerde Staten zich na 1934 ook gingen opstellen, in één opzicht bleef het provinciebestuur tot aan de oorlog zijn poot stijf houden.⁷⁹ Net als andere provinciebesturen hanteerden de Limburgse Gedeputeerden een strenger regime voor zon- en christelijke feestdagen en verleenden zij voor deze dagen (vrijwel) nooit ontheffingen voor wedstrijden. Daarvoor werd overigens altijd een niet-religieus motief aangevoerd.⁸⁰ Zo werden aanvragen voor wegwedstrijden in Geleen en Tegelen op een zondag in 1936 door Gedeputeerde Staten afgewezen met een verwijzing naar het drukke verkeer juist op die dagen. In dit geval probeerden provinciale ambtenaren er nog op te wijzen dat het argument van de verkeersveiligheid niet gold (zoals ook de burgemeesters van Tegelen en Geleen hadden betoogd), aangezien de wielervedstrijden die plaatsvonden in de provincie grotendeels een lokaal karakter droegen en vaak op een afgezet parcours werden verreden. De Gedeputeerde Staten handhaafden echter hun oorspronkelijke negatieve beslissing.⁸¹ Drie jaar later kreeg de burgemeester van Gennepe, op zijn vraag of wielervedstrijden op stille gemeentewegen op zondag wel eens door Gedeputeerde Staten waren toegestaan, te horen dat daartegen in principe bezwaar bestond en dat alleen voor de wereldkampioenschappen op de weg van zondag 4 september 1938 in Valkenburg een uitzondering was gemaakt.⁸² In 1940 kregen de rondes van Hoensbroek en Sittard geen ontheffing van Gedeputeerde Staten, omdat zij op een zondag waren gepland, al had een maand eerder het eerste Cauberg-criterium 'bij wijze van uitzondering' en dankzij medewerking van de waarnemend hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat nog wel een vergunning gekregen voor het rijden op zondag vanwege 'het sterk ingekrompen verkeer'.⁸³ Afgezien van deze uitzondering, was de volharding van de Gedeputeerde Staten opmerkelijk, want blijkbaar bestonden er noch onder alle provinciale ambtenaren noch onder de lokale bestuurders die bij wegwedstrijden betrokken waren duide-

79 Het bezwaar van GS tegen wegwedstrijden op zondag was al geformuleerd in antwoord op vragen in de Provinciale Staten tijdens de vergadering van 30 juli 1931, Zie *Provinciaal Blad van Limburg* (1932), nr. 66, 281.

80 Zie ook RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07B), inv.nr. 641, 'Stukken betreffende de motor- en rijwielwet snelheidswedstrijden, 1934-1941': brief Hoofdingenieur Provinciale Waterstaat H. de Ronde aan GS van Limburg, 9 juni 1937 inz. Brief Directeur van Politie: 'Op dien grond [nl 'het belang van het overige verkeer'] werden dan ook geen ontheffingen verleend op Zondagen'.

81 *Ibidem*, Nota 4^e Afdeeling Wedstrijden met rijwielen, 11 augustus 1936.

82 *Ibidem*, brief referendarishoofd der 4^e afd. provinciale griffie aan burgemeester van Gennepe, 10 mei 1939.

83 Zie: 'Geen Ronde van Hoensbroek / De Ronde van Sittard gaat niet door', *Limburger Koerier*, 18 september 1940; 'Internationaal criterium op den Cauberg', *Limburgsch Dagblad*, 3 augustus 1940; 'Een internationaal criterium op den Cauberg', *Limburger Koerier*, 29 juli 1940.

lijke bezwaren tegen de organisatie van deze wedstrijden op zondag.⁸⁴ Het lijkt er eerder op dat zij vaak verrast werden door de onwrikbaarheid van het zondagse wedstrijdverbod van Gedeputeerde Staten.⁸⁵ Pas het nieuwe regime in de oorlog lijkt veel minder problemen te hebben gehad met het toelaten van wedstrijden op zondagen: in ieder geval kreeg de ronde-organisatie van het Cauberg-criterium niet alleen in 1940, maar ook in 1941, 1942, 1943 en 1944 toestemming om op zondag verreden te worden.⁸⁶

Actoren en factoren

Wat verklaart de omslag in het beleid van de provincie in de jaren 1930? Zoals we hebben gezien blijkt uit archiefstukken dat verzet tegen het toelaten van wegwedstrijden bij het ministerie, bij een aantal provinciale ambtenaren en bij de politie-leiding viel te lokaliseren, terwijl de hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat Herman de Ronde, die vanaf 1928 tot 1939 in functie was, duidelijk een positieve rol bij het toelaten van wegwedstrijden vervulde.

De rol van Commissaris der Koningin Van Hövell tot Westerflier is minder helder. Enerzijds leek hij aanvankelijk de strenge lijn van het ministerie (en zijn ambtenaren) te volgen, anderzijds werden nog in zijn ambtsperiode de eerste ontheffingen voor wegwedstrijden verstrekt. Het grote aantal verleende ontheffingen in 1936 en 1937 valt echter niet op zijn conto te schrijven, aangezien Van Hövell al eind 1935 met ziekteverlof was gegaan en in 1936 werd opgevolgd. Zijn slagvaardige opvolger Van Sonsbeeck (in functie tot 1941 en opnieuw tussen 1944 en 1947) was wellicht degene die de beleidsverandering zo niet in gang zette, dan toch ondersteunde en doorzette. Als jarenlange burgemeester van Breda had Van Sonsbeeck in ieder geval blijk gegeven van steun en sympathie voor de wielersport door, ter gelegenheid van zijn eigen 12½-jarig burgemeestersjubileum in 1931, zijn medewerking te verlenen aan de organisatie van een 'internationale wielersportwedstrijd' door West-Brabant.⁸⁷

84 Dat blijkt uit het feit dat rondes vaak in eerste instantie door de organisatoren op een zondag werden gepland. Dat was bijvoorbeeld ook het geval bij de rondes van Eyselshoven en Gulpen in 1934 die uiteindelijk doorgingen op een zaterdag.

85 Zie bijvoorbeeld de eerste Ronde van Valkenburg uit 1935, waarbij de gemeenteraad nog wordt ingeschakeld om zich vóór een wedstrijd op zondag uit te spreken, maar het rondec Comité uiteindelijk toch moest buigen voor GS, 'Ronde van Valkenburg', *Limburger Koerier*, 19 september 1935; 'Gemeenteraad Valkenburg', *Limburgsch Dagblad*, 10 augustus 1935.

86 Zie de vergunningen in RHCL, Archief Gemeente Valkenburg-Houthem 1940-1981 (40.007A), inv.nr. 3054.

87 Zie 'Ren- en touristenclub. Wegwedstrijd ter gelegenheid van het burgemeestersjubileum', *Bredasche courant*, 22 mei 1931; 'Wielrennen: Wegwedstrijd om den Jubileumprijs van Breda', *De Tijd*, 5 juni 1931.



Het goed bezochte Cauberg-criterium van 1944 werd net als in voorgaande jaren verreden op een zondag. De Cauberg-criteriums waren een initiatief van de middenstandsvereniging Valkenburgs Belang. Foto Frans Hoffman.

Behalve door de wisseling van gouverneur in 1936 kende de samenstelling van het Limburgse college van Gedeputeerde Staten in de jaren 1930 geen ingrijpende veranderingen. Limburg onderscheidde zich samen met Noord-Brabant van de overige provincies doordat Gedeputeerde Staten decennialang volledig samengesteld werden uit één partij, de RKSP (later de KVP), en er in het college dus ook niet met verschillende of wisselende partijbelangen rekening gehouden hoefde te worden. Ook in 1935 veranderde het college, ondanks het opvallende succes van de NSB bij de provinciale verkiezingen in dat jaar, niet van samenstelling.⁸⁸

Tot de redenen van het Limburgse provinciebestuur om vanaf de jaren 1930 in te stemmen met de verzoeken behoorden in ieder geval de commerciële belangen van de lokale middenstand in deze economische crisistijd. Dat belang werd zoals gezien ook benoemd door de hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat. Wegwedstrijden bleken in staat duizenden toeschouwers te kunnen trekken, die

Drie jaar eerder was al een vergelijkbare wegwedstrijd gehouden vanuit Breda, toen ter ere van het 100-jarig bestaan van de KMA. Zie over Van Sonsbeeck de bijdrage van W.J.M. Klaassen, oorspronkelijk opgenomen in: *Biografisch Woordenboek van Nederland*: (<http://resources.huylgens.knaw.nl/bwn/BWN/lemmata/bwn3/sonsbeeck>, geraadpleegd op 29 augustus 2019).

88 Zie de samenstelling van GS in de diverse provincies sinds 1931: https://www.denederlandsegrondwet.nl/id/vhrfr12hejy2/gedeputeerde_staten, geraadpleegd 29 augustus 2019. Zie ook: 'Verkiezing der Gedeputeerde Staten', *Limburgsch Dagblad*, 4 juli 1935. De NSB werd tweede partij in Limburg met bijna 12% van de stemmen zie <https://www.verkiezingsuitslagen.nl/verkiezingen/detail/PS19350417/679431>, geraadpleegd 29 augustus 2019.

hetzij om entreegeld gevraagd konden worden, hetzij tot lokale bestedingen verleid konden worden. Dit motief speelde bijvoorbeeld een rol bij de organisatie van wedstrijden op nationaal of internationaal niveau, zoals het nationaal en wereldkampioenschap wegwielrennen in 1937 en 1938, geïnitieerd door de middenstandsvereniging met de treffende naam Valkenburgs Belang.⁸⁹ Een lokale krant verwoordde naar aanleiding van het wereldkampioenschap in 1938 het oogmerk van deze vereniging als volgt: ‘Valkenburg als toeristenplaats moest vooruit, moest wereldkundig worden en de wielersport werd een mooie gelegenheid om Valkenburg in het brandpunt van de wereld te plaatsen. De burgemeester van Valkenburg [...] had een gewillig oor voor de plannen van “Valkenburgs Belang” en steunde hun streven met geheel zijn autoriteit. Ook hij zag in, dat door het werken van deze vereniging, Valkenburg een voorname plaats zou gaan innemen op het gebied van toerisme’.⁹⁰

Maar ook bij lokale wegwedstrijden waren belangen van de lokale middenstand vaak een bepalend motief. Zo was het geen toeval dat het ‘eerste internationale bergrennen’ van Vaals, de eerste van de drie in 1934 door Gedeputeerde Staten toegestane wegwedstrijden, het initiatief was van de plaatselijke VVV ‘Neerlands Hoogste Berg’, die daarmee landelijk de aandacht wist te trekken.⁹¹ Burgemeester Rhoen meldde bij de prijsuitreiking dat hij, na aanvankelijke aarzeling, ‘volgaarne zijn medewerking verleend [had]’, ‘vooral met het oog op de bevordering van het vreemdelingenverkeer’.⁹²

Een grote stimulerende rol moet zijn uitgegaan van het succes van de tweede in 1934 toegelaten wegwedstrijd, de Ronde van Eygelshoven. Deze ronde werd vanwege zijn uitstekende organisatie in de daaropvolgende jaren in de lokale kranten vaak het grote voorbeeld genoemd voor andere ronde-comités en de initiator ervan, de jonge burgemeester Julien Martin (dezelfde die in 1931 tegenover de Commissaris der Koningin nog had volgehouden dat hij door de plaatselijke organisatoren van een betrouwbaarheidsrit om de tuin was geleid over het feitelijke wedstrijd karakter daarvan) verwierf in de provincie een naam als ‘de uitvin-

89 Zie: ‘Valkenburg organiseert wereldkampioenschappen op den weg in 1938’, *Limburger Koerier*, 8 februari 1937; Spits, ‘Cauberg, centrum van wereldwielersport’, 37-38; ‘De mythe van een wielersport. Ware slachtingen op de Cauberg onder de renners...’ [Interview met Levien Spits], *Wielrennen in Limburg 2* (2012), nr.3, 40-46, hier 41. Valkenburgs Belang organiseerde ook andere evenementen, zoals carnavalsvieringen en festiviteiten naar aanleiding van het huwelijk van kroonprinses Juliana en Bernhard. Een leidende kracht achter Valkenburgs Belang was secretaris en gemeentebtenaar Gerard Pisters, die in 1942 tot burgemeester van Elsloo werd benoemd.

90 ‘Grootsche dagen voor wieler-Nederland’, *Limburgsch Dagblad*, 2 september 1938.

91 ‘Belangrijke wegwedstrijden in Limburg’, *De Grondwet*, 9 april 1934; ‘Wegwedstrijden in Limburg’, *De Telegraaf*, 6 april 1934. Ook de VVVs van Venlo, Tegelen en Kerkrade vroegen in 1937 met succes een ontheffing aan voor het houden van een wegwedstrijd.

92 ‘Het bergrennen te Vaals’, *Limburger Koerier*, 23 juli 1934.

der van de Ronden'.⁹³ Martin memoreerde bij de lancering van de rondepennen dat hij tijdens een autotocht door België 'op het idee gekomen [was] om in Eigelshoven een wegwedstrijd te houden, aangezien zulk een wedstrijd zooveel menschen op de been brengt'.⁹⁴ Vanaf het begin had hij de nauwe samenwerking gezocht – en gevonden – met de lokale middenstand en het hoge bezoekersaantal van 18.000 (bij een lokaal inwonertal van ruim 4.000) had zijn gelijk bevestigd.⁹⁵ De eerste ronde van Eigelshoven was niet alleen een publiekssucces, volgens de hoofd-ingenieur van Provinciale Waterstaat had de organisatie van deze 'eerste wiel-erwegwedstrijd in de provincie' bovendien geen enkele klacht opgeleverd, zodat de ontheffing in de daaropvolgende jaren ook telkens opnieuw werd toegekend.⁹⁶ Burgemeester Martin bleef overigens een van de leidende lokale krachten van het wegrennen in Zuid-Limburg. Hij werd in 1935 lid van de sportcommissie van de NWU en was als zodanig ook betrokken bij de samenstelling van de Limburgse wedstrijdkalenders.⁹⁷ Als de nieuwe burgemeester van Hoensbroek nam hij in 1935 meteen opnieuw het initiatief tot het organiseren van een lokale ronde, die nog meer publiek zou trekken dan de eerste ronde van Eigelshoven en eveneens in de navolgende jaren nog vaak verreden zou worden.⁹⁸

De grote rol van burgemeester Martin in het initiëren van wegwedstrijden was uitzonderlijk, maar stond niet op zichzelf. Vanuit welbegrepen eigenbelang vonden rondecomités vaak medewerking van de lokale bestuurlijke autoriteiten. Dat gold bijvoorbeeld niet alleen voor de wedstrijden in Vaals en Eigelshoven, zoals we hebben gezien, maar ook voor de derde in 1934 door Gedeputeerde Staten goedgekeurde wedstrijd, de Ronde van Gulpen. Deze Ronde was mede op initiatief van twee lokale wethouders tot stand gekomen en hun plan werd onder-

93 Zie 'De Grand Prix D'Ansembourg', *Limburger Koerier*, 27 mei 1935.

94 'Wielrijden: de ronde van Eigelshoven', *Limburgsch Dagblad*, 26 april 1934 (cursivering MS).

95 'De groote prijs van Eijgelshoven. De definitieve plannen', *Limburger Koerier*, 27 april 1934. Vergelijk ook de steun van de 'R.K. Middenstandsvereëning' van Nieuwenhagen voor de plaatselijke ronde in 1937 en het belang van het gekozen traject voor hen: 'Nieuwenhagen: R.K. Middenstand', *Limburgsch Dagblad*, 23 september 1937. Zie ook het voorstel van Valkenburgs Belang voor 'Een internationaal criterium op den Cauberg' (*Limburger Koerier*, 29 juli 1940) waarvan het parcours dwars door Valkenburg liep 'zoodat men niet, zooals bij de wereldkampioenschappen bijvoorbeeld, het gevaar loopt, direct na afloop der wedstrijden, het grootste gedeelte van het publiek huiswaarts te zien keeren [...]'. Het Valkenburgsche seizoensbedrijf profiteert zwaar van dezen wedstrijd, en het is daarom geen wonder, dat Valkenburgs Belang vooral ook van deze zijde veel steun verwacht. Het gemeentebestuur staat uiterst sympathiek tegenover dit plan, en zooals steeds mag de organiseerende vereëning van dezen kant op alle mogelijke medewerking rekenen'.

96 'Stukken betreffende de motor- en rijwielwet snelheidswedstrijden, 1934-1941' (RHCL, archief 04.07B, inv.nr. 641), brief Hoofd-ingenieur Provinciale Waterstaat H. de Ronde aan GS van Limburg, 9 juni 1937 inz. Brief Directeur van Politie.

97 'Sport-commissie der NWU. Burgemeester van Hoensbroek tot lid benoemd', *Limburger Koerier*, 15 mei 1935; 'Wedstrijdkalender NWU', *Limburgsch Dagblad*, 12 januari 1938.

98 De ronde van Hoensbroek zou ook bekend worden onder de naam Kasteel Kermis Koers (KKK).

steund door de plaatselijke kasteelheer, graaf Rudolf de Marchant et d'Ansembourg die een deel van zijn landgoed ter beschikking stelde voor de koers.⁹⁹ De gemeenteraad verleende bovendien een krediet voor de organisatie van de ronde en hielp mee met het in orde brengen van het parcours.¹⁰⁰ De prijsuitreiking van de door 4 à 5.000 bezoekers bezochte wedstrijd vond plaats door de burgemeester op het gemeentehuis.¹⁰¹ Gemeenten konden financieel van de wielervedstrijden profiteren door het heffen van 'vermakelijkheidsbelasting' over de inkomsten uit het evenement, zoals bijvoorbeeld gebeurde tijdens de Cauberg-criteriums in de oorlog.¹⁰² Op deze manier waren de wegwedstrijden 'ten voordeele van de zakenmensen en ook van de gemeentekas', zoals ronde-organisator Valkenburgs Belang het toen formuleerde.¹⁰³

Verder deden wedstrijdorganisatoren in de provincie vaak aantoonbaar moeite om ook de religieuze autoriteiten te winnen voor hun wedstrijd. Het batig saldo van de Ronde van Hoensbroek in 1939 werd bijvoorbeeld onder andere besteed aan het plaatsen van een hardstenen kruisbeeld langs de route van de ronde.¹⁰⁴ Eventuele opbrengsten van een wedstrijd werden vaak aan een goed doel gegund, een gegeven dat door de hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat werd meegevoerd in zijn adviezen aan Gedeputeerde Staten.¹⁰⁵ Een aantal wielerverenigingen tooide zich met de aanduiding RK.¹⁰⁶ Incidenteel werkte een geestelijke ook direct mee aan de wedstrijden – zoals de prominente en gerespecteerde Hoensbroekse pastoor Röselaers, die in 1935 het startschot van de eerste ronde van Hoensbroek

99 'Wielierclub Gulpen', *Limburger Koerier*, 18 september 1934.

100 'De ronde van Gulpen', *Limburgsch Dagblad*, 20 september 1934; De ronde van Gulpen, *Limburger Koerier*, 11 oktober 1934.

101 'De „Ronde van Gulpen” op 14 Oct. a.s.', *Limburger Koerier*, 18 september 1934; 'De Ronde van Gulpen. Triest weer kon succes niet doen uitblijven', *Limburgsch Dagblad*, 15 oktober 1934.

102 Zie correspondentie bewaard in RHCL, Archief Gemeente Valkenburg-Houthem 1940-1981 (40.007A), inv.nr. 3054.

103 *Ibidem*, brief van Valkenburgs Belang aan B&W van Valkenburg, 25 maart 1941.

104 'Nieuws van de KKK: Flink batig saldo', *Limburger Koerier*, 2 november 1939; 'Hoensbroek: kruisinzegening', *Limburgsch Dagblad*, 21 oktober 1940.

105 Zie RHCL, Archief Provinciaal Bestuur in Limburg, 1914-1943 (04.07B), inv.nr. 641, 'Stukken betreffende de motor- en rijwielwet snelheidswedstrijden, 1934-1941': Nota van de 4^e Afdeling, Ag.no. 4501-4502, april 1935. In de oorlog gold ook de Duitse 'Winterhulp' als een verklaard goed doel waarmee bijvoorbeeld de organisatoren van het Cauberg-Criterium de instemming van de autoriteiten probeerden te verwerven, zie RHCL, Archief Gemeente Valkenburg-Houthem 1940-1981 (40.007A), inv.nr. 3054, brief Valkenburg's Belang aan GS van Limburg, 5 augustus 1941.

106 Bijvoorbeeld de 'RK Wielierclub De Vliegende Zwaluw' (Banholt), zie 'Wielrennen te Banholt', *Limburgsch Dagblad*, 27 mei 1933; zo ook de 'Eerste Limburgsche RK wielersportvereniging Schaesberg', zie 'Een wielierbaan te Schaesberg', *Limburger Koerier*, 8 oktober 1932. De door deze laatste vereniging opgerichte wielierbaan werd ingezegend door twee priesters, zie 'Eerste Limb. R.K. wielierbaan Schaesberg', *Limburgsch Dagblad*, 24 april 1933; ook de wielierbaan van Valkenburg werd ingewijd door een geestelijke, zie 'Valkenburgsche wielierbaan donderdag opening', *Limburger Koerier*, 5 mei 1937.

zou verrichten.¹⁰⁷ Maar de grote betrokkenheid van de katholieke kerk in het bisdom bij het wielrennen in de provincie zou pas na de oorlog tot stand komen, toen de in 1946 gevormde Diocesane Limburgse Sportbond onder leiding van rector Boymans zich steeds intensiever met de populairder wordende Limburgse wielrennerij zou gaan bemoeien en het wegrennen, ook op zondag, uitdrukkelijk zou gaan omarmen.

Het is een kwestie van speculatie of het verkiezingssucces van de NSB in 1935 mede een rol heeft gespeeld in het veranderde beleid van het provinciebestuur. Juist in het zuidelijkste deel van Limburg, waar ook de meeste wielervedstrijden plaatsvonden, was het succes van de NSB zeer groot.¹⁰⁸ Wellicht was het gewijzigde beleid van de Provincie een poging om de breed levende onvrede over de RKSP als een van de regeringspartijen in deze crisistijd in ieder geval niet verder te vergroten.¹⁰⁹ Het wielrennen was immers een populaire sport geworden – in de lokale pers werd vanaf de jaren 1930 wel van een ‘volkssport’ gesproken –¹¹⁰ die bovendien uitdrukkelijk gesteund werd door de provinciale NSB-leider Max de Marchant et d’Ansembourg. D’Ansembourg kondigde eind 1934 aan jaarlijks een ‘internationale wegwedstrijd’ rond zijn kasteel te willen laten verrijden.¹¹¹ De eerste versie van deze naar hemzelf genoemde ‘Grand Prix d’Ansembourg’, die een maand na de Provinciale Statenverkiezingen van 1935 plaatsvond, trok circa 10.000 toeschouwers.¹¹² Een jaar later werd de wedstrijd, waarvoor geen ontheffing van Gedeputeerde Staten nodig was omdat zij geheel door het kasteelpark liep, opnieuw verreden.¹¹³ Deze bemoeienis van D’Ansembourg met het wielrennen leidde in de socialistische pers tot angst voor fascistische infiltratie in de wielersport.¹¹⁴

Dat D’Ansembourg tussen 1941 en 1944 de nieuwe Commissaris van de provincie werd, zal mede eraan hebben bijgedragen dat het aantal wegwedstrijden, als we mogen afgaan op de wedstrijdkalenders, ook tijdens de oorlog absoluut en relatief hoog bleef in Limburg. Opvallend is dat het Provinciebestuur vanaf 1943 voor het eerst gebruik gaat maken van *voorgedrukte* formulieren voor het verlenen van toe-

107 ‘Twintigduizend mensen bij de Ronde van Hoensbroek’, *Limburger Koerier*, 18 mei 1936.

108 Zie S.Y.A. Vellenga, *Katholiek Zuid-Limburg en het fascisme* (Assen 1975).

109 Vgl. over de onvrede met de RKSP Vellenga, *Katholiek Zuid-Limburg*, 144.

110 De eerste vermelding vond ik in ‘De wielersport in Limburg en de Limburgers in de wielersport’, *Limburger Koerier* 30 juni 1932. Vergelijk ook ‘Populaire entreprijzen’, *Limburgsch Dagblad* 28 augustus 1940.

111 Zie ‘Wegwedstrijden te Amstenrade’, *Limburger Koerier* 20 november 1934.

112 Zie ‘De Grand Prix D’Ansembourg’, *Limburger Koerier*, 27 mei 1935. D’Ansembourgs sportieve activiteiten worden niet besproken in P. Bronzwaer, *Max Graaf de Marchant et d’Ansembourg. Een politieke biografie* (Heerlen 2016).

113 ‘Grand Prix d’Ansembourg’, *De Zuid-Willemsvaart* 6 juni 1936.

114 ‘Het fascisme belaagt de wielersport’, *De Tribune* 21 juli 1936; ‘Géén Nazi invloeden in de N.W.B.’, *De Tribune*, 31 juli 1936; zie ook het anonieme pamflet *Tegen de dictatuur in de wielersport* [Amsterdam 1936].

stemming voor wedstrijden met rijwielen: een teken dat men niet verwachtte dat het aantal aanvragen beperkt zou blijven. Zoals eerder vermeld, introduceerde het Duitse regime een positief beleid ten opzichte van sportbeoefening in het algemeen en een grotere welwillendheid ten opzichte wegwedstrijden in het bijzonder.¹¹⁵ Blijkbaar ontging dit de lokale ronde-organisaties niet: Valkenburg's Belang zocht in 1941 althans zelfstandig contact met het Departement van Opvoeding om van deze kant instemming te verwerven met zijn criteriumplannen.¹¹⁶

Conclusies

Het grote aantal in deze bijdrage verspreide gegevens laat zonder twijfel zien dat Limburg zich reeds vóór het einde van de Tweede Wereldoorlog tot een actief centrum van het wegwielrennen in Nederland ontwikkelde. Dat gold vooral voor Zuid-Limburg waar in deze periode veruit de meeste geoorloofde en ongeoorloofde wegwedstrijden binnen de provincie plaatsvonden.

Dat Zuid-Limburg in deze periode binnen de provincie tot een centrum van het wegwielrennen werd, valt goed te verklaren uit drie omstandigheden. De eerste omstandigheid is de toenemende internationalisering van de sport in het algemeen, en van het wegwielrennen in het bijzonder, die maakte dat het wegwedstrijden in het interbellum steeds meer (in de woorden van wielershistoricus Dries Vanysacker) 'symbolische internationale veldslagen' werden.¹¹⁷ Het meest expliciet gebeurde dit tijdens de Olympische Spelen (waar het rijden op de weg vanaf 1912 een vast terugkerend evenement werd) en tijdens de sinds 1921 jaarlijks door de UCI georganiseerde wereldkampioenschappen op de weg, maar ook de Tour de France werd vanaf 1930 in nationale teams verreden. Zoals hierboven is gebleken, zochten de Nederlandse wielerbonden al vanaf de jaren 1920 graag de Limburgse heuvels op omdat dit terrein een betere voorbereiding voor de internationale competitie leek te bieden dan de rest van Nederland. Het internationale karakter van de wielerscompetitie en het onnederlandse karakter van de Zuidlimburgse heuvels waren dus een stimulans voor de ontwikkeling van Zuid-Limburg als wielersregio binnen Nederland.¹¹⁸

115 Swijtink, *In de pas*, 79-115.

116 Zie brief Valkenburg's Belang aan GS van Limburg, 5 augustus 1941, RHCL Archief Gemeente Valkenburg-Houthem 1940-1981 (40.007A), inv.nr. 3054

117 Dries Vanysacker, *Koersend door een eeuw Italiaanse en Belgische geschiedenis* (Leuven/Den Haag 2009) 98. De internationalisering blijkt ook uit het feit dat wegwedstrijden in deze periode graag aangeprezen werden als 'internationaal', d.w.z. met een internationaal deelnemersveld. Dit gold bijvoorbeeld voor alle drie in 1934 officieel toegestane wegwedstrijden in Limburg.

118 Volgens een krantenbericht kostte het aanvankelijk moeite de UCI ervan te overtuigen dat Nederland een geschikt parcours voor een WK kon bieden: 'De heeren van verre kenden Nederland niet

Ten tweede was Zuid-Limburg, eveneens vanwege zijn onnederlands heuvelachtige karakter, al vanaf het eind van de negentiende eeuw in trek als toeristische regio. De streek had een gevestigd belang in het aantrekken van bezoekers en ruime ervaring met de commerciële mogelijkheden die het ‘vreemdelingenverkeer’ (dat in de jaren 1930 in toenemende mate uit ‘dagjesmensen’ bestond) kon opleveren.¹¹⁹ Juist in de crisis- en oorlogsjaren stonden de inkomsten uit het toerisme onder druk. Zoals we hebben gezien speelde het motief om bezoekers aan te trekken uitdrukkelijk een rol bij de eerste wegwedstrijden in Vaals en Eygelshoven, en dit is ook de verklaring voor de grote en zelfbewuste rol die Valkenburg (waar in 1885 de eerste VVV in Nederland werd opgericht) in de jaren 1930 opeiste in het organiseren van nationale en internationale wielerevenementen.

Last but not least onderscheidde Zuid-Limburg zich van de rest van Limburg door een bijzonder grote, door arbeiders gedomineerde bevolkingsconcentratie in de mijnstreek. De oostelijke en westelijke mijnstreek besloeg in 1930 met 230.00 inwoners meer dan 40 procent van de gehele provinciale bevolking en mijnwerkers maakten in de mijnstreekgemeenten 45-70 procent van de mannelijke beroepsbevolking uit.¹²⁰ De mijnwerkersbevolking kwam in de jaren 1930 massaal in het bezit van de fiets als dagelijks vervoermiddel.¹²¹ Daarmee was de mijnstreek een ideale voedingsbodem voor de opbloei van het wielrennen als ‘volkssport’. Als een van de weinige sporten in Nederland waarmee professioneel geld verdiend kon worden, sprak wielrennen extra tot de verbeelding van arbeiders.¹²² Dit plaatst de eerder aangehaalde uitspraken van provincieambtenaren die wielervedstrijden diskwalificeerden als ‘barbaarsche vertooningen’ voor een ‘op sensatie belust publiek’, in een schel licht: wielrennen, vóór 1900 een favoriet tijdverdrijf van de maatschappelijke elite, was een arbeiderssport geworden waar door delen van diezelfde elite op neergekeken werd.¹²³ Direct na de oorlog zou de nauwe band tussen mijnwerkers en het wielrennen direct tot uitdrukking komen in de vele (vaak ‘wilde’) mijnwerkersronden die tussen 1946 en 1952 werden georganiseerd.

anders dan bestaande uit uitgestrekte vlakten, weilanden doorkruist met ontelbare slooten en rivieren en zij konden zich niet indenken, dat in die staart, die “Limburg” heet, een mooi bergachtig land te vinden was’, ‘Grootsche dagen voor wieler-Nederland’, *Limburgsch Dagblad*, 2 september 1938.

- 119 Zie J.G.M. Notten, J.F.R. Philips en R.P.W.J.M. van der Heijden, ‘Neêrlands lustwarand. De ontwikkeling van het toerisme in het Geuldal, I’, *Historische en Heemkundige Studies in en rond het Geuldal* 11 (2001) 49-108.
- 120 S. Langeweg, ‘De geografische spreiding van de mijnwerkersbevolking’, in: A. Knotter (ed.), *Mijnwerkers in Limburg. Een sociale geschiedenis* (Nijmegen 2012) 100-138, aldaar 104 en 110.
- 121 Zie Stoffers, ‘Fietsen in de Nederlandse bergen – revisited’; zie ook Langeweg, ‘De geografische spreiding van de mijnwerkersbevolking’, 122.
- 122 Swijtink, *In de pas*, 163.
- 123 Vgl. S. Knuts, *Converging and Competing Courses of Identity Construction: Shaping and Imagining Society through Cycling and Bicycle Racing in Belgium before World War Two* (Diss. KU Leuven 2014) 219.

Dat bij deze gunstige voedingsbodem het weg wielrennen daadwerkelijk een kans kreeg, was te danken aan het welwillende provinciale wedstrijdregime. Vanaf het midden van de jaren 1930 werden wegwedstrijden in toenemende mate met instemming van Gedeputeerde Staten van Limburg verreden. Uit de hier gepresenteerde reconstructie van de wijzigingen in de verkeerswetgeving tussen 1905 en 1944 is duidelijk geworden dat in deze periode de provinciebesturen een dominante rol toekwam in het toelaten van wegwedstrijden; pas na 1950 zouden lokale besturen ook officieel beslissingsbevoegdheid krijgen voor het toelaten van wegwedstrijden in hun gemeente. Aanvankelijk volgde het provinciaal bestuur in Limburg het restrictieve beleid van Den Haag, maar vanaf 1934 stelde het zich steeds welwillender op ten opzichte van het toelaten van wegwedstrijden, behalve als het ging om wegwedstrijden op zondagen, die bleven tot aan de oorlog taboe. Anders dan Noord-Brabant in 1938 koos het Limburgse provinciebestuur er niet voor om het aantal wegwedstrijden te beperken of anderszins te reguleren. Het effect van het provinciale beleid was dat in Limburg relatief veel wedstrijden konden worden georganiseerd, gedurende de oorlog voor zover wij dat konden nagaan waarschijnlijk zelfs meer dan in Noord-Brabant.

Bij de veranderde houding van het provinciaal bestuur speelde de pragmatische en positieve houding van de hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat Herman de Ronde ongetwijfeld een belangrijke rol, terwijl we ook een zekere sympathie voor het weg wielrennen mogen veronderstellen bij de Commissaris der Koningin Van Sonsbeeck (vanaf 1936) en zijn Duitsgezinde opvolger Marchant et d'Ansembourg (1941-1944). De laatste kon zich daarbij gesteund voelen door het Duitse sportbeleid in het algemeen en de secretaris-generaal van Opvoeding Jan van Dam in het bijzonder, die zoals gebleken is, voor een minder restrictieve houding ten opzichte van het weg wielrennen pleitte. De bedoelde of onbedoelde positieve effecten van de vage 'Duitse' regelgeving ten aanzien van het wedstrijdverbod, die tot meer dan vijf jaar na de oorlog gehandhaafd bleef, zouden overigens pas na de oorlog ten volle duidelijk worden. Of de steun van Gedeputeerde Staten voor het wielrennen in de jaren 1930 al een politieke component had (vanwege de crisisjaren en de opkomst van de NSB) is een zaak van nader onderzoek.

Van serieuze oppositie tegen de opmars van het weg wielrennen leek in de provincie geen sprake. De meest krachtige proteststem was die van de politieleiding, die zich verzette tegen de toenemende inzet ten behoeve van de wedstrijden. Van religieuze bezwaren tegen de wielersport bleek niets, behalve het tamelijk strikt gehandhaafde verbod op zondagse wegwedstrijden, die door het provinciebestuur evenwel niet op religieuze gronden, maar uitsluitend op grond van verkeersdrukte werden afgewezen. Wedstrijdorganisatoren deden vaak moeite om steun voor het

wielrennen bij de kerk of andere ‘goede doelen’ te vinden. Ondertussen was het opvallend hoezeer lokale autoriteiten, gedreven door de commerciële mogelijkheden om met wegwedstrijden grote aantallen bezoekers naar hun gemeenten te trekken, betrokken waren bij het organiseren van wielervedstrijden. Het zal een reden te meer zijn geweest voor het Limburgse provinciebestuur om steeds vaker in te stemmen met het houden van wegwedstrijden.

Direct na de oorlog zou het weg wielrennen in Limburg verder opbloeien. Volgens de in kranten gepubliceerde wedstrijdkalenders nam het aantal geplande wegwedstrijden toe van veertien in 1946 tot zeker achttien in 1950, niet minder dan 29 in 1951, en 31 in 1953.¹²⁴ Een rol bij deze toename speelden de naijlende effecten van de vage ‘Duitse’ wetgeving, die na de oorlog in eerste instantie van kracht bleef en nauwelijks te handhaven viel.¹²⁵ Belangrijker was waarschijnlijk dat vanaf 1950 burgemeester en wethouders voor het eerst de wettelijke bevoegdheid kregen om zelf wegwedstrijden in hun gemeente toe te staan. Tenslotte gingen na de oorlog ook maatschappelijke autoriteiten als de mijndirecties en het bisdom uitdrukkelijk steun verlenen aan het Limburgse wielrennen. Die geschiedenis blijft voorbehouden aan een volgende studie.

124 ‘De Ronde van Limburg’, *Limburgsch Dagblad*, 21 januari 1946; ‘Wielervedstrijd kalender voor Limburg’, *Limburgsch Dagblad*, 21 januari 1949; ‘Limburg gaat druk wielerseizoen tegemoet’, *Limburgsch Dagblad*, 23 januari 1950; ‘Limburgsche wielerkalender voor 1951 vastgesteld’, *Limburgsch Dagblad*, 2 januari 1951; ‘Limb. wielerkalender voor 1953’, *Limburgsch Dagblad*, 1 december 1952.

125 Zie Handelingen Tweede Kamer, 72ste vergadering — 22 april 1952, 2452. Wijziging van de Wegenverkeerswet, 2176.