

HET AVONTUUR VAN DE ANWB 135 JAAR ONDERWEG

Hans Buiter en Peter Staal

Uitgeverij THOTH Bussum

Afbeelding omslag voorzijde

Twee informatrices bij een mobiel kantoor van de ANWB, jaren zestig.
De ANWB zette de mobiele kantoren tijdens het voorjaar en de zomer in
op plaatsen waar geen bijkantoren waren.

Afbeelding omslag achterzijde

Campagnefoto van de ANWB, 2018

Tekst

De hoofdstukken 1, 3, 4, 5, 7 en 9 zijn geschreven door Hans Buiters.
De hoofdstukken 2, 6 en 8 zijn geschreven door Hans Buiters en
Peter Staal.

Onderzoek

Hans Buiters, Jan van der Toorn en Peter Staal

Tekstredactie

Eelco Beukers, Marja Jager

Beeldredactie

Hans Buiters

Informatie infographics

Jan van der Toorn, Hans Buiters en Henk Zwijnenburg

Grafische vormgeving

Jos Stoopman/stoopmanvos, Rotterdam

Lithografie

BFC Graphics, Amersfoort

Druk- en bindwerk

Drukkerij Wilco, Amersfoort

Met dank aan

Speciale dank gaat uit naar de leescommissie '135 jaar ANWB', bestaande
uit Marjolein Dietzel, Bert Gorissen, Erik Haman, Greet Locquet, Sylvia
den Ouden (†), Hans Renes en Bert Toussaint, de medewerkers van het
ANWB-bedrijfsarchief: Leo van Luxemburg, Horst Boelema en Monique
de Hair, en tevens Hans Hubers. Daarnaast dank aan alle overige
personen, binnen en buiten de ANWB die belangstelling toonden in
het project en hulp en adviezen boden.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veele-
voudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of
openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch,
mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder
voorafgaande schriftelijke toestemming van Uitgeverij THOTH, Nieuwe
's-Gravelandseweg 3, 1405 HH Bussum.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored
in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means,
electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without
prior written permission from the publisher.

ISBN 978 90 6868 759 0



Inhoud

7	Woord vooraf
10	Het avontuur van de ANWB
16	1883-1900 Een jongensclub
40	1900-1919 Verbreiding tot een toeristenbond
64	1919-1946 Werken aan nieuwe infrastructuur
90	1946-1963 Herstel en groeiverwachtingen
116	1963-1979 Gouden jaren en een zeker onbehagen
140	1979-2001 Crisis en groei; files, zure regen en vliegreizen
162	2001-2018 De ANWB en de digitale revolutie
182	De ANWB als wegwijzer: 135 jaar onderweg
188	Noten
191	Geraadpleegde bronnen
192	Illustratieverantwoording



↑
Cover van de *Kampioen* uit 1966 met koningin Juliana die de
Wegenwachtsservice op de Zeelandbrug opende. Vanwege de
zoute lucht ontwikkelde de ANWB praatpalen met beschermende
constructies.

Woord vooraf

Toen ik in 2014 aantrad als hoofddirecteur van de ANWB, werd mij al heel snel duidelijk dat deze plek een bijzondere verantwoordelijkheid met zich meebrengt. De ANWB en haar leden hebben samen een lange en rijke historie. En ik mocht daar een nieuw hoofdstuk aan toevoegen. Nog steeds vind ik dat een geweldige eer.

De geschiedenis van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB gaat terug naar 1883 en is ronduit indrukwekkend. De bond heeft aan de wieg gestaan van allerlei belangrijke ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, vakantie en vrije tijd en is daardoor sterk verbonden geraakt met de Nederlandse samenleving. Bij het schrijven van dit boek konden de auteurs putten uit ons goed gevulde archief. Daarbij werden zij niet zelden verrast door wat er allemaal bewaard is gebleven. ‘Wie verre reizen maakt kan veel verhalen,’ maar de enthousiaste verteller mag de toehoorder daarmee natuurlijk niet vermoeien. Dat hebben de auteurs willen voorkomen. Vele successen passeren de revue, maar ook moeilijke momenten worden in alle openheid beschreven.

Hiermee wordt duidelijk dat de ANWB er altijd is voor haar leden. Zij mogen erop vertrouwen dat hun belangen op een goede manier worden behartigd, wat er ook gebeurt. Daar zijn we al 135 jaar dagelijks mee bezig. In al die jaren heeft de ANWB talloze campagnes, producten en diensten voor haar leden ontwikkeld, steeds passend bij de tijdgeest, altijd degelijk en betrouwbaar, vaak innovatief en onorthodox. Daarbij hebben we voortdurend de dialoog gezocht, niet alleen met onze leden, maar ook met de politiek, het bedrijfsleven en het maatschappelijk middenveld. Ook met onze buitenlandse zusterclubs vindt intensief overleg plaats. Dat heeft goed gewerkt. Onze leden willen in vrijheid en met plezier onderweg kunnen zijn. En de ANWB blijft zich daarvoor inzetten met dezelfde pioniersgeest en voortvarendheid als de oprichters. Ik heb er alle vertrouwen in dat we leden en samenleving daarmee ook in de toekomst van dienst zullen zijn.

Frits van Bruggen
hoofddirecteur ANWB



Het avontuur van de ANWB

De ANWB is overal. Op snelwegen en in steden zijn de gele Wegenwachtauto's niet te missen. Op de radio is de ANWB aanwezig met verkeersinformatie, op de Nederlandse tijdschriftenmarkt is de *Kampioen* nog altijd het meest verspreide publiekstijdschrift, op het internet is ANWB.nl een van de meest bezochte sites van Nederland en in bijna elke plaats van betekenis is een ANWB-winkel aanwezig. Campagnes als de Lichtbrigade (ter bevordering van fietsverlichting) en pleidooien voor ruimere fietspaden en tegen het gebruik van de telefoon in de auto zijn duidelijke bijdragen aan de verkeersveiligheid in Nederland. Dit boek vertelt er meer over.

→ Edo Bergsma op zijn hoge bi met daarnaast medelid van de Leeuwarder Vélocipède-Club, Piet Bijkerk. De Fries Bergsma werd in september 1884 tot voorzitter van de ANWB gekozen. Dergelijke hoge bi's waren duur en fietsen om trots op te zijn.

← Mobiel kantoor van de ANWB in vakantietijd. De ANWB informeerde vakantiegangers over routes en bestemmingen en voorzag ze van triptieken, carnets, de internationale reis- en kredietbrief en andere documenten om het reizen te vergemakkelijken.



4,4 miljoen leden telt de ANWB op het moment van het verschijnen van dit boek. Ruwweg een op de twee huishoudens in Nederland is lid van de vereniging. Dat dit zo zou lopen, was niet vanzelfsprekend. Twee jaar na de oprichting in 1883 had de vereniging 290 leden. Maar daarna ging het snel. In 1900 telde ze een kleine 20.000 leden, in het midden van de jaren dertig waren het er al 100.000. In 1967 brak ze door de magische grens van één miljoen leden, gevolgd door twee miljoen in 1978 en drie miljoen in 1994. Over deze groei kun je je verbazen. Hoe en waarom werd de ANWB zo groot en succesvol?

Met de toename van het aantal leden breidde de vereniging haar werkterrein stap voor stap uit. Het is de vraag in hoeverre de ledengroei het gevolg was van die verbreding. Ten bate van de aangesloten fietsers en clubs organiseerde de vereniging toertochten en wielervedstrijden en pleitte ze bij de overheid voor betere wegdekken, aparte fietsstroken, fietspaden en betere verkeersregels. Daarnaast keurde ze wegen en hotels en gaf ze reisgidsen en routekaarten uit. Ze ging bovendien over tot het plaatsen van wegwijzers, waarschuwborden en zogenaamde rijwielhulpkisten, legde fietsstroken aan en bood verzekeringen tegen ongelukken en diefstal aan. De ANWB speelde voortdurend in op ontwikkelingen in de samenleving. Maar



↑ Een bondstocht aan het begin van de twintigste eeuw. De ANWB organiseerde dergelijke tochten meerdere keren per jaar. Links vooraan zijn tramrails te zien.

wat was nu de maatschappelijke betekenis van de ANWB en hoe verliep de wisselwerking tussen vereniging en samenleving?

Toen de auto en de motorfiets rond 1900 opkwamen, besloot de ANWB ook het toerisme met deze vervoermiddelen te omarmen. Dit was niet raar. Wegwijzers, kaarten en reisgidsen waren ook nuttig voor de toeristen die onderweg waren met de motorfiets en auto. Daarnaast ging de ANWB over tot het verlenen van service die was toegesneden op automobilisten en motorrijders. Zo plaatste ze motoronderdelen in rijwielhulpkisten. En ze verkocht benzine en motorolie toen het aantal verkooppunten achterbleef bij de behoefte en benzine en olie vaak van slechte kwaliteit bleken. Daarnaast gaf ze technische voorlichting en keurde ze reparatiewerkplaatsen. Iets later ging ze soortgelijke activiteiten ontplooiën voor motorbootbezitters en zelfs voor luchtvaartpioniers. In de ogen van de ANWB maakte het niet uit of je met je motorboot, vliegtuig, motorfiets, auto of fiets onderweg was. Het ging erom dat toeristen de omgeving wilden verkennen om lichaam en geest te ontspannen en te genieten van cultuur en natuur. Daarom vormde de ANWB zich in 1900 om van wielrijdersbond tot toeristenbond.

Niet alleen gemotoriseerde nieuwigheden hadden de belangstelling van de vereniging. Als toeristenbond verbreedde de ANWB haar pakket met activiteiten als het uitzetten van langeafstandswandelpaden en het opzetten van georganiseerde wandelingen, het aanbieden van skilessen en het uitstippelen van routes voor kanovaarders en zeilers, en trad ze op als belangenbehartiger voor kampeersers. Ook startte de ANWB met dienstverlening aan toeristen die de grens over wilden door het uitzetten van routes, het verzorgen van de noodzakelijke officiële papieren en het lobbyen voor soepelere douaneregels.

Bovendien adviseerde de bond bij de opbouw van fietspadennetwerken in Nederland en een wegnnet dat geschikt was voor het gemotoriseerde verkeer. De ANWB zette onder andere fietspadverenigingen op en lobbyde voor de introductie van autosnelwegen in Nederland. Verkeersveiligheid en het behoud van een aantrekkelijk landschap voor de toerist waren voor de vereniging erg belangrijk.

Toen Nederlanders na de Tweede Wereldoorlog massaal bromfietsen en auto's begonnen te kopen, breidde de ANWB haar adviserende rol bij de aanleg en modernisering van wegen, parkeerplaatsen en fietspaden uit. Ook adviseerde zij bij de aanleg van kampeerterreinen, huisjesparken, recreatiegebieden en watersportgebieden in een periode dat vrije tijd en welvaart snel groeiden en recreatie en toerisme daardoor een ongekende vlucht namen.

De ANWB speelde bovendien in op nieuwe behoeften door de introductie van autokeuringen en van pechhulp door de Wegenwacht, de opzet van verkeersinformatie, de oprichting van een Alarmcentrale en het opzetten van gipsvluchten en andere repatriëringdiensten. Het toenemend aantal verkeersslachtoffers stimuleerde de bond tot steeds meer aandacht voor verkeersveiligheid. Zo adviseerde de ANWB bij de introductie van zaken als het zebraad, de vangrail, de autogordel en de valhelm.

Deze verbreding was nooit vanzelfsprekend. Regelmatig vroegen ANWB'ers zich af of de activiteiten die ze ontplooiden, wel de juiste waren. Zo stopte de ANWB in 1898 met het organiseren van weg- en baanwedstrijden voor wielrenners, toen ze de indruk kreeg dat tumult rond racery de acceptatie van de fiets in de weg zat. De vereniging was altijd terughoudend met het aanbieden van groepsreizen. Het individuele toerisme beschouwde ze als haar kerntaak. Vaak voerden bestuurders, betaalde medewerkers en leden heftige debatten over het aanbieden van activiteiten. Deze interne debatten bepaalden wat de bond aanpakte en wat niet. Leden namen als gebruikers van de toeristische voorzieningen zeer actief deel aan deze debatten.



↑ Propagandazegels voor het lidmaatschap van de Wegenwacht, vroege jaren vijftig.



De koers van de ANWB hing nauw samen met de ontwikkeling van de Nederlandse samenleving en de opstelling van andere partijen. Nederland onderging in de afgelopen 135 jaar een metamorfose door een spectaculaire bevolkingsgroei, industrialisatie en de opkomst van de dienstensector, verstedelijking en een enorme welvaartsgroei. In 1883 telde Nederland vier miljoen inwoners, nu heeft ons land ruim zeventien miljoen bewoners. Het aantal inwoners verviervoudigde dus. Aanvankelijk zou een steeds groter deel van de bevolking werk vinden in de industrie: in de textielfabrieken in Twente, Brabant en andere streken, de scheepsbouw en metaalindustrie, de voedingsmiddelensector en de bouw. Veel later zou ook de dienstensector belangrijk worden en

zouden steeds meer mensen op kantoor gaan werken. Rond 1883 trokken Nederlanders bovendien steeds meer naar stedelijke gebieden, waar de lonen hoger waren dan op het platteland. Amsterdam was de grootste stad met de grootste haven, maar Rotterdam zat haar op de hielen. Beter voeding, riolering, drinkwater en medische voorzieningen zorgden voor een verdubbeling van de levensverwachting van de gemiddelde Nederlander. Besteedbare inkomens namen nog harder toe. Lonen stegen spectaculair, terwijl prijzen daalden. Artikelen als fietsen en auto's, die eerst een enorme luxe waren geweest, ontwikkelden zich in de twintigste eeuw tot breed verspreide consumptieartikelen. Vakantie en reizen voor je plezier werden steeds meer gemeengoed, net als werken in een andere plaats dan waar je woont.

De samenleving moderniseerde bovendien met de opkomst van verenigingen voor de meest uitlopende doelen, van het ijveren voor het algemeen kiesrecht en de verbetering van de volksgezondheid tot de oprichting van vakbonden, omroepverenigingen en verenigingen voor zaken als gezinsplanning of vrouwenemancipatie. De ANWB was dus een van de vele verenigingen die eind negentiende eeuw werden opgericht. De overheid had een beperkte rol in de samenleving en het overheidsapparaat was klein. De ANWB en andere verenigingen vervulden taken die de overheid niet aanpakte, en ze stimuleerden het Rijk, de provincies en de gemeenten om hun activiteiten uit te breiden. De ANWB speelde in op de toenemende behoefte van haar leden aan recreatie, vrije tijd en mobiliteit. Alle activiteiten ontplooiden ze onder de vlag van het toerisme. Met de groeiende welvaart en toenemende hoeveelheid vrije tijd hadden steeds bredere lagen van de bevolking hieraan behoefte. Daardoor werd het toerisme waar de ANWB zich mee bezighield, verspreid over een steeds breder terrein, zoals we in dit boek zullen zien.

Het verhaal van de ANWB vertellen we in negen hoofdstukken, die de geschiedenis van de bond door de tijd heen presenteren. Ze zijn zo geschreven, dat ze een beeld geven van de ontwikkeling van de vereniging: wat ze aanpakte, welke resultaten ze boekte en in hoeverre deze ontwikkelingen aansloten bij de veranderingen in de samenleving. De hoofdstukken vertellen waarom de ANWB zo groot kon worden, hoe ze zo'n belangrijke rol in de Nederlandse samenleving kon spelen en hoe de wisselwerking tussen de vereniging en de samenleving verliep.



← Gezicht op de Lange Jansstraat in Utrecht in 1963. Stadsstraten kenden per definitie een gemengd verkeer van fietsen en auto's.

↑ Begin jaren zeventig ging de aanleg van een landelijk dekkend praatpalensysteem van start. Pechmeldingen op autosnelwegen werden er veel gemakkelijker door en de wachttijden liepen terug. In 1977 was het landelijke net voltooid.

1883-1900

Een jongensclub

In het laatste kwart van de negentiende eeuw werden in Nederland nieuwe sporten als voetbal, hockey, atletiek en cricket geïntroduceerd en in hoog tempo sportclubs opgericht. Door de aanleg van een nationaal spoorwegenet kwam bovendien het toerisme tot ontwikkeling. De opkomst van de fiets sloot naadloos aan bij deze trends. Jongeren uit de gegoede burgerij richtten lokale fietsclubs op. Tijdens een ontmoeting tussen twee van dergelijke wielersclubs ontstond het idee om een nationale federatie van plaatselijke clubs op te zetten: de Nederlandsche Vélocipèdisten Bond, twee jaar later omgedoopt tot Algemeen Nederlandsch Wielrijdersbond (ANWB). De bond zou zich inzetten voor het bevorderen van het fietsen en wegnemen van belemmeringen voor dit nieuwe vervoermiddel. Na de introductie van veiliger en goedkopere fietsen in de jaren 1890 groeide het aantal fietsers en leden van de bond pijlsnel.

→
De oprichters van de ANWB
bijeën in de tuin van een pand
aan de Maliebaan in Utrecht.
Zittend tweede van links Charles
Bingham, eerste van links Daniel
Webster. Bingham en Webster
waren de initiatiefnemers voor de
oprichting van de ANWB.

1883	
Leden	40
Fietsers	300
Consuls	10





↑
Vanaf 1870 beschikte Nederland over een geïntegreerd hoofdspoorwegennet.

→
Reclame voor eersteklastreinen naar de Côte d'Azur. Internationale treinen zorgden voor een groeiend internationaal toerisme.



EEN NIEUWE WERELD

De tweede helft van de negentiende eeuw was een dynamische tijd. Communicatie en reizen werden steeds gemakkelijker. De toepassing van de telegraaf maakte berichtenverkeer razendsnel, terwijl de eerste telefoons rond 1880 persoonlijk contact op afstand mogelijk maakten. Door de totstandkoming van het nationale spoorwegennet werd de reisduur binnen het land teruggebracht tot maximaal enkele uren en werd reizen naar het buitenland eenvoudiger dan ooit tevoren. Stoomboten over de Noordzee, over rivieren en kanalen vulden het spoornet aan. De komst van regionale tramlijnen maakte het spoorwegnet vervolgens fijnmaziger.

Nederlanders gingen massaal op reis. De stijging van het aantal treinpassagiers was indrukwekkend. Vooral de verkoop van derdeklaaskaartjes steeg snel. Spoorwegmaatschappijen zetten daarnaast plezier-treinen in met extra goedkope kaartjes voor kermis-bezoek, het bijwonen van koninklijke festiviteiten en bezoek aan bedevaartplaatsen. Sommige spoor- en tramwegmaatschappijen organiseerden uitstapjes naar toeristisch aantrekkelijke gebieden als het Gooi, de duinstreken of Volendam en omgeving. Voor de meer welgestelden waren reizen naar het buitenland met de slaap- en restauratierijtuigen van de Wagons-Lits een attractie. Dezelfde spoorwegverbindingen brachten in toenemende mate ook buitenlandse toeristen naar Nederland. Dorpen en stadjes aan de kust als Egmond aan Zee, Wijk aan Zee, Zandvoort, Katwijk, Noordwijk, Domburg en Vlissingen groeiden uit tot badplaatsen, die in het laatste kwart van de negentiende eeuw massaal gasten trokken.¹

De groei van het toerisme viel samen met de oprichting van de eerste verenigingen voor vreemdelingenverkeer (VVV). De eerste VVV werd in 1885 opgezet in Valkenburg aan de Geul. Een paar jaar eerder was deze Limburgse gemeente op het Nederlandse hoofdspoorwegennet aangesloten, wat een enorme toeloop van toeristen met zich meebracht. Vanuit Valkenburg verkenden fietsers en wandelaars het Limburgse heuvelland.

De nieuwe stroom toeristen vond zijn weg met behulp van buitenlandse reisgidsen als die van Baedeker. Die beperkten zich wel tot de steden en de culturele bezienswaardigheden. De wandelgidsen die dominee Jacobus Craandijk vanaf 1879 uitbracht verkenden daarentegen ook het platteland. De gidsen van Craandijk waren een groot succes. Veel stedelingen volgden zijn voorbeeld en ontdekten het platteland. Plaatsen op de zandgronden als Baarn, Laren, Zeist, Bergen en Dieren werden populair bij toeristen. Dankzij de trein- en tram-verbindingen trokken bovendien ook de eerste forensen naar deze plaatsen.

DE INTRODUCTIE VAN DE FIETS

In 1866 werden de eerste fietsen uit Frankrijk in Nederland geïmporteerd. Het waren houten vélocipèdes met twee ongeveer even grote wielen. De fietsen waren een forse stap vooruit ten opzichte van de loopfietsen zoals die daarvoor sporadisch werden gebruikt. Trappers op de as van het voorste wiel vergrootten de snelheid. De wielen waren voorzien van ijerbeslag. Heel comfortabel waren dergelijke fietsen niet. Desondanks begon de Deventer smid Jacob Burgers deze fietsen na te maken en richtte hij in 1871 de eerste fietsenfabriek van Nederland op.

In hetzelfde jaar zette een aantal leerlingen van de hogere burgerschool (hbs) uit Deventer een fietsclub op met de goed Nederlandse naam 'Immer Weiter'. Ze huurden fietsen van Burgers en organiseerden tochtjes en wedstrijden. Jongeren in steden als Apeldoorn (1872), Rotterdam (1872) en Leeuwarden (1874) volgden hun voorbeeld en richtten eigen clubs op. Het waren vooral jongeren uit de stedelijke burgerij. In clubtenuue gestoken maakten ze tochten van twintig tot dertig kilometer over het platteland, met een hoornblazer voorop. De meeste jongeren die vanaf 1870 mondjesmaat gingen fietsen, verkenden vooral de omgeving van de eigen woonplaats. Sommigen zetten hun fiets op de trein om elders te toeren. Van de Leeuwarder Vélocipède Club is bekend dat alle leden op roodgelakte Burgersrijwielen reden, die veertig gulden kostten. De leerlingen waren hbs'ers; meisjes mochten een dergelijke school niet bezoeken en waren daarom geen lid. De leden maakten de tochten op zondagen. Op vrijdag-namiddagen oefenden ze.²

Aanvankelijk waren de houten fietsen zwaar en liepen ze stroef. Fietsers moesten de assen van hun fietsen voortdurend smeren. De fietsers droegen daarom beenkappen om hun kleding te beschermen tegen de olie. Stap voor stap werden de fietsen in de jaren erna verbeterd. Het ijerbeslag op de wielen werd vervangen door massief rubberen banden, kogellagers maakten het fietsen soepeler en een geleidelijke vergroting van het voorwiel vergrootte de snelheid. Fietsfabrieken in het Britse Coventry vervingen de houten spaken bovendien door stalen exemplaren en gingen vervolgens compleet stalen fietsen produceren. De fietsen werden er steeds moderner en sneller door. Op dergelijke fietsen kon je snelheden halen tot 20-25 kilometer per uur: sneller dan een paard in draf. En anders dan bij een paard hoorden andere weggebruikers je niet aankomen. Daarom werden deze fietsen gevaarlijk gevonden. Ook voor de rijders zelf waren ze gevaarlijk. Ze waren wankel, de remmen waren niet al te best en je kon er hard mee vallen. Voor hun berijders was dit allemaal des te avontuurlijker. Deze zogenaamde 'hoge bicycles' (hoge bi's) waren kostbaar. Rond 1880 kostte een dergelijke fiets nieuw driehonderd