

BRAM WITVLIET

Bram fietst

**In 12 jaar langs
alle dorpen en steden
van Nederland**

Inhoud

KORTE GESCHIEDENIS	
VAN HOE IK HET FIETSEN HEB ONTDEKT	9
De kilometerteller	10
De eerste fietsexcessen	11
De challenge	13
Topografische complexiteit	16
De Operatie Vergeten Nederzettingen	18
De opzet van het boek	20
MIJN FILOSOFIE VAN HET FIETSEN	23
Nederland	23
Wat doet fietsen?	26
De fiets als vervoermiddel	30
De fietsflow	33
Geworpen op de fiets	37
Fietsen en solastalgie	38
Fietsen en het gesprek met de natuur	45
Klimaatverdriet	47
Fietsen en plaatsnamen	50
Fietsen en vriendschap	52
De fiets en het absurde	55
De twaalf provincies	58

NOORD-BRABANT	60
Veldhoven	61
De Acht Zaligheden	62
Eindhoven – Den Haag	63
Heusden en Altena	64
De fietstocht naar Breda	65
De rampentochten: Helmond, Gemert en Bakel	67
Naar Nijmegen	71
Rapport	73
LIMBURG	76
Grensgebieden	77
Noord-Limburg	81
Roerdalen	81
Betoverd door het Heuvelland	83
Rapport	86
FLEVOLAND	90
Flevo	94
Almere	96
Rapport	98
GELDERLAND	101
De grootste fietstocht aller tijden	102
Est (Betuwe)	104
Hattem (Veluwe)	110
Betuwe en Veluwe	112
Rapport	114

GRONINGEN 116	
Bedum 117	
De Lethe 119	
Noorderhoogebrug 123	
Rapport 127	
OVERIJSEL 131	
Oversticht 132	
Zwolle – Deventer 133	
Zwolle – Enschede 135	
Twente 137	
De laatste rit door Overijssel 137	
De Weerribben 140	
Rapport 141	
UTRECHT 144	
Wijk bij Duurstede 146	
Algehele fietsbeleving 147	
Hitte 150	
De ultieme tocht door Utrecht 152	
Rapport 153	
NOORD-HOLLAND 155	
De agglomeratie Amsterdam 156	
Alkmaar 159	
De beslissende tocht door Noord-Holland 160	
Rapport 167	
FRIESLAND 168	
Heerenveen – Leeuwarden 172	
Grins – Harns 174	

Restjesdag in Zuid- en Oost-Friesland 177	
De laatste tocht door Friesland 180	
Rapport 181	

ZEELAND 184	
Schouwen-Duitsland 186	
Zeeuws-Vlaanderen 188	
Vlissingen 193	
Rapport 196	

ZUID-HOLLAND 198	
Tiengemetten 199	
Rotterdam 201	
Gorinchem: een gewraakte plaats 204	
Polders en Ridderkerk 206	
Boven-Hardinxveld 208	
Rapport 210	

DRENTHE 212	
Coevorden – Assen 214	
De grootste fietstocht aller tijden: Nijmegen – Drenthe – Nijmegen 223	
Rapport 227	

BESLUIT: GROND ONDER DE PEDALEN 229

<i>Dankwoord 232</i>	
<i>Ranglijst der Provinciën 234</i>	
<i>Literatuurlijst 235</i>	
<i>Eindnoten 236</i>	

Korte geschiedenis van hoe ik het fietsen heb ontdekt

Ik was vijftien toen ik fietsen als recreatieve bezigheid leuk begon te vinden. Daarvoor vond ik het eigenlijk altijd maar saai. Het was immers altijd hetzelfde plichtmatige ‘rondje Eindhoven Airport’ op zondagmiddag. Ik was op een gegeven moment alleen voor het vaste fietsritje met de familie te porren als ik het vooruitzicht op bitterballen in een café op de markt in Oirschot veilig had gesteld. Na verloop van tijd zag ik er toch wel de lol van in en begon ik zelf fietstochten te maken op een eenvoudige Gazelle stadsfiets met fietstassen. Aanvankelijk alleen in de omgeving van Eindhoven, maar al snel werd mijn actieradius groter. De eerste keer dat ik naar Tilburg fietste, een slordige 32 kilometer, voelde als een enorme prestatie. Tilburg is nou niet de mooiste stad van de wereld. De Limburgse schrijver Felix Rutten portretteerde de stad tijdens een fietstocht aan het begin van de twintigste eeuw als ‘het weemoedig-troosteloze en lustverstoken Tilburg’.¹ Belangrijker was echter dat de mij bekende wereld werd uitgebreid en Tilburg, ooit een mysterieuze stad buiten mijn denkkaders, gelegen in een terra incognita, met de fiets veroverd was. In de zomer van mijn puberteit trapte ik zelfs helemaal naar het Veerse Meer in Zeeland om daar een week vakantie te vieren bij een schoolvriend. Een paar maanden later deden mijn zus Anna en ik een poging om van Eindhoven naar Den Haag te fietsen om bij onze oma op bezoek te gaan. Dat mislukte jammerlijk doordat de fiets van mijn zus er in Gorinchem de brui aan gaf. We kwamen

niet verder dan Gouda en stapten daar toen maar op de trein. Een paar maanden later deden we een nieuwe poging die wel slaagde.

Dat fietsen mijn hobby was, stond in ieder geval vast en dat wisten mijn vrienden inmiddels ook. Op de middelbare school had ik er lol in mij af te zetten tegen de heersende mores. Tot gruwel van mijn klasgenoten zweerde ik de dure eed om nooit van mijn leven auto te gaan rijden of alcohol te drinken. Dat laatste principe heb ik tijdens mijn Nijmeegse studententijd laten varen, maar het eerste staat nog altijd fier overeind. Autorijden is slecht voor het milieu, het maakt lui. De fiets daarentegen is een geniaal vervoermiddel. Gezond voor lichaam en geest, en je doet er de aarde geen pijn mee.

De kilometerteller

Op mijn vijftiende verjaardag kreeg ik een kilometerteller en die vormde het begin van een hele reeks, een 'totaalteller' als het ware die tot 2020 doorliep. Ik heb die eerste fietscomputer natuurlijk allang niet meer, maar de totaalstand zette ik telkens over op nieuwe tellertjes en ik hield minutieus Excel-bestanden van encyclopedische omvang bij, met statistieken over van alles en nog wat. Kilometers per dag, per maand, per jaar, later ook per provincie, vergeleken met vorige jaren, gemiddeldes, grafieken, het kon (en kan) eigenlijk niet gekker. Dat ik die teller als cadeautje kreeg, heeft ontegenzeggelijk mijn totaal uit de hand gelopen fietsspraktijk van de volgende jaren in de hand gewerkt. Ik had op dat moment nooit kunnen bevroeden hoe mijn leven door dat futiele apparaatje veranderd zou worden. Tijdens het fietsen keek ik er de hele tijd naar. Hoe hard rijd ik nu? Wat is mijn gemiddelde? Ik moet wel zorgen dat mijn snelheid echt niet onder de 20 kilometer per uur komt, dat zou echt een slakkentempo zijn. Hoelang doe ik erover om naar school te rijden? Hoe ver precies is het van ons huis naar de stad? Wat is mijn grootste tocht tot nu toe? Het zou pas in de laatste jaren van het Bram-Fietst-Project zijn dat ik mijzelf in een strak fietspakje ging steken, gemiddeldes van boven de 30 kilometer per uur aantikte, routes via Komoot in Garmin ging inladen en getooid met een Celeste helm de blits maakte met een gloednieuwe Bianchifiets. Vooral de kleur van de helm is belangrijk. Van dat soort dingen was ik in die eerste maanden

en jaren nog compleet wars. Ik wilde gewoon fietsen, de teller bovengemiddeld vaak in de gaten houden en onderwijl naar dromerige popmuziek of snoeiharde metal luisteren. 's Avonds zette ik de cijfers in Excel en vergaapte me aan de grafieken en gemiddeldes, maar ook aan landkaarten en routeboekjes. De volgende fietstocht diende zich dan altijd weer sneller aan dan verwacht.

De totaalstand in een ouderwetse fietscomputer wordt vaak weergegeven door de letters ODO. Dat komt van odometer. 'Odo' is een afleiding uit het Griekse woord *hodos*, dat 'weg' betekent. Ik had daar in eerste instantie natuurlijk geen boodschap aan, maar achteraf gezien is het een prometheïsch cadeau gebleken, een *ktêma es aiei*, een bezit voor de eeuwigheid, dat uitblonk in voorzienigheid. Niet alleen het fietsen zou namelijk mijn levensweg gaan bepalen, maar de klassieken zouden belangrijke metgezellen op die weg worden, want ik ging klassieke talen studeren en ben inmiddels docent klassieke talen.

De eerste fietsexcessen

Ik weet nog dat ik jaloers was op een vriend die uit Best kwam en elke dag 12 kilometer 'mocht' fietsen om op school te komen. 12 kilometer! En ook nog eens een schitterende route (langs het Beatrixkanaal). Als ik doorfietste en de stoplichten negeerde, kon ik mijn schamele 1,5 kilometer naar school in 5 minuten overbruggen. Handig voor als ik even op en neer moest om een vergeten lunchtrommel of boek op te halen, maar ongeschikt voor de afstanden die elke dag gereden moesten worden om mijn niet aflatende honger naar kilometers en records te kunnen stillen.

In de vijfde klas had ik elke woensdag het tweede en het derde uur vrij. Doorgaans gaan scholieren dan naar de Albert Heijn om energiedrankjes en zakken chips te kopen. Ik deed dat ook wel, maar ondertussen speelde ik al weken heimelijk met het idee om te proberen in die twee tussenuren zo snel mogelijk langs het Wilhelminakanaal naar Tilburg te fietsen, daar de trein terug naar Eindhoven te pakken en dan op tijd voor het vierde uur weer braaf voor Frans in de klas te zitten. Toen het er uiteindelijk van ging komen, trok ik de stoute schoenen aan om aan het begin van het eerste uur aan de leraar Duits te vertellen wat ik van plan was. Ik vroeg

hem schoorvoetend of ik misschien 10 minuten eerder weg mocht. *Quod non*. (Nu ik zelf docent klassieke talen ben hoop ik soms dat leerlingen ooit zoiets aan mij zullen vragen). En dus sprintte ik na de bel naar mijn fiets – nog altijd die Gazelle – en racete naar de stad die zo lang de grens had gevormd van mijn fietsterritorium. Als dit maniakale idee zou slagen, zou Tilburg een nog speciale stad worden. De route kon ik dromen. Via het vliegveld, langs het militair oefenterrein, door Oirschot en dan langs het Wilhelminakanaal. Dorpjes als Haghorst en Biest-Houtakker schoten voorbij. De twee zwarte torens aan de Ringweg-Oost van Tilburg priemden al boven de boomtoppen uit. Even zoeken, ja daar was het spoor. Snel kocht ik een fietskaartje waarna ik met de fiets de trap op stormde, naar het perron. De trein stond al klaar, maar was nog net niet vertrokken. Eenmaal in de trein terug, bezweet en vol adrenaline, rekende ik uit dat ik dadelijk nog 6 minuten had om van het station in Eindhoven weer terug naar school te fietsen om op tijd te zijn voor het vierde uur. Het lukte.

Een ander vroeg fietsavontuur ging ook in de richting van Tilburg, maar dan nog verder naar het westen. Ik had op internet gezien dat de nieuwe cd van Sigur Rós, een IJslandse band, bij de Bredase platenzaak Velvet 3 euro goedkoper was dan bij de cd-winkels in Eindhoven. Het enige wat je voor die korting moest doen was ter plekke de naam van het digitale platform voor muzik liefhebbers *MusicMeter* noemen. Dat was aantrekkelijk genoeg om dan maar gewoon naar Breda te fietsen. Tijdens die tocht werd ik vergezeld door Daan, een goede vriend van de middelbare school en ook fan van de IJslandse band. Op het bekende fietspad langs het kanaal naar Tilburg zagen we een man met zijn fiets in de berm liggen. We minderden vaart en vroegen of alles oké was. ‘Fiets maar!’ snauwde hij ons verbeter toe. We waren lichtelijk verbaasd door deze reactie, maar de rest van de tocht scandeerden wij vrolijk deze woorden en dat doen we tot op de huidige dag nog steeds als we samen fietsen. We kochten de felbegeerde cd in Breda, met korting, en gingen daarna natuurlijk op de altijd gezellige Grote Markt zitten voor de onvermijdelijke cola en bitterballen. Het was echter snikheet die zomer en we zweetten als otters. We besloten dus maar voor de terugweg op de trein te stappen. De drie uitgespaarde eurootjes scho-

ten er daardoor ruimschoots bij in. En dat niet alleen. Ik verzekerde Daan op het station in Breda dat het heus niet nodig was om een apart fietskaartje te kopen, ‘aangezien dat toch nooit gecontroleerd wordt.’ Dat was mij tenminste opgevallen in die eerste dagen dat ik met mijn fiets in de trein reisde. Daan geloofde mij op mijn woord. We zetten onze zwartrijdende fietsen in de fietscoupé en gingen in de coupé ernaast zitten. We reden net Breda uit toen een conducteur in de deuropening van onze coupé ‘Van wie zijn die fietsen?!’ riep. ‘Oh, moet je daar een apart kaartje voor kopen?’ speelde ik de vermoorde onschuld. In Tilburg werden we uit de trein gezet en moesten we alsnog fietskaartjes kopen. Zo kwamen we uiteindelijk veel later thuis, hadden we veel meer geld uitgegeven dan de bedoeling was en ook nog minder gefietst dan we wilden. Maar de cd *Með suð í eyrum við spilum endalaust* (‘Met een zoem in onze oren spelen we eindeloos’) was in ons bezit en die muziek zou tot in lengte van dagen niet alleen herinneren aan deze anekdote, maar ook aan de tijd waarin de fiets een steeds prominentere rol in mijn leven ging spelen. Zonder de fiets was dit allemaal niet gebeurd.

Toen ik net begonnen was het bijhouden van statistieken, fietste ik wel eens eindeloos achter elkaar rondjes op de fietsenstalling van school. Schijnbaar nutteloos, maar zoals Hector en Priamus rondjes rondom de vesting van Troje renden, wat voor de goden een vermakelijk schouwspel maar voor stervelingen een strijd op leven en dood was, fietste ik die rondjes op de fietsenstalling achter de school voor de kilometers. Voor mijn vrienden moet dat een belachelijk tafereel zijn geweest, maar voor mij was het bittere noodzaak. Als er na een halfuur een vriend naar buiten liep en mijn inspanning gadesloeg, wierp hij vaak vanaf een afstandje een twijfelachtige blik in mijn richting. Ik fietste dan naar hem toe en meldde hem met een quasi-ernstige blik: ‘Kilometers maken.’

De challenge

Het moet aan het eind van 2006 geweest zijn dat het plan ‘ontstond’ om in één jaar langs alle plaatsen in Noord-Brabant te fietsen en foto’s te maken van de plaatsnaamborden als bewijs. Om aan deze challenge ruchtbaarheid te geven, deelde ik ‘contracten’ uit waarop aan de voorzijde de spelregels uitgelegd stonden, en

op de achterzijde de lijst van alle te bezoeken Brabantse dorpen en steden. Dat contract zag er zo uit:

Contract

Doel

Voor 1 Januari 2008 moet de heer Bram Witvliet (verder Burm genoemd) alle dorpen en steden in Noord-Brabant hebben bezocht. Burm doet dit door middel van zijn Fiets, zo niet dan is het niet geldig. Burm hanteert volgens een vaste lijst van dorpen en steden, die na de uitreiking van dit contract ook niet meer veranderd mag worden. Deze lijst bevat 340 aantal dorpen en steden, verdeeld in 68 gemeenten in Noord-Brabant, inclusief mogelijke gehuchten. (Lees *NB) U ziet de lijst op de achterkant.

Burm zal als bewijs de naamborden van de dorpen en steden fotograferen, met zijn mobiel. Alleen dit geldt als bewijs, alle andere bewijzen worden per definitie afgewezen. Als het bewijs niet geldig is, moet hij persoonlijk voor nieuw bewijs zorgen, anders zal hij falen.

Ontsnappingsclausules

Het contract mag ongeldig verklaard worden, als beide partijen instemmen, of als er een van de volgende dingen plaats vinden:

- Burm breekt zijn been, of een ander lichaamsdeel dat hem belemmert om te fietsen.
- De Fiets van Burm gaat kapot, en er is een reparatietijd van minstens 1 maand.

Andere redenen, die als excuus dienen, kunnen dit contract niet ongeldig verklaren.

Inzet

De inzet moet per definitie van materiële waarde zijn. Het moet tevens voor beide partijen mogelijk zijn om aan dit goed te kunnen komen. Als u uw inzet bekend gemaakt heeft, en een handtekening heeft gezet, dan mag deze niet veranderd worden, tenzij beide partijen instemmen.

Als Burm voor 1 Januari 2008 alle dorpen en de steden van de lijst heeft bezocht, en hij heeft geldig bewijs, dan heeft hij het gehaald. Dan zult u de inzet, die u heeft opgegeven, aan Burm moeten geven.

Maar als Burm faalt, dan zal Burm de inzet, die u heeft opgegeven, aan u moeten geven.

Slot

Als u dit contract tekent, betekent dat dat u in instemming bent met de bovenstaande dingen.

Als er iets niet klopt volgens u, dan moet u naar Burm gaan en een overeenkomst sluiten.

Inzet: _____

De Heer Bram Witvliet
Handtekening

Uw naam:
Handtekening

Een hoop ongein dus. Maar het mag eruitzien als een grap, ik ging het wel echt doen. Het werd mijn missie. Nadat het eerste ommetje van slechts 1 kilometer naar het plaatsnaambord van Veldhoven was verreden, was de kop eraf. Toen het zomer was fietste ik een keer over de Groote Heide vanuit Leende richting Waalre nadat ik in de omgeving van Deurne alle dorpen had gescoord. Het was tijdens die tocht dat ik besloot om elk jaar in een andere provincie langs alle dorpen en steden te fietsen. In mijn jeugdige fantasie was ik ook vastberaden een 'bond' te gaan oprichten om mensen te inspireren vaker de fiets te pakken en de auto te laten staan. 'De fiets is immers het perfecte alternatief voor de luie auto,' riep ik naar iedereen die het maar horen wilde. Ik ging er prat op dat wij thuis lange tijd geen auto hadden en alles met de fiets of het openbaar vervoer deden. Ik barstte van de idealen, die op dat moment vorm kregen in het idee om heel Brabant door te fietsen, zoals te lezen was in het contract. De mensen die mee wilden doen aan de weddenschap, voornamelijk vrienden, klasgenoten, docenten en familie, konden hun 'inzet' noteren op het contract. Het contract mochten zij houden, maar ze moesten ook hun naam en inzet op de Lijst der Participanten zetten. Die Lijst nam ik dan weer mee, op zoek naar meer mensen die mee wilden doen. Het idee was dat ik voor het eind van het jaar alle plaatsen in Noord-Brabant bezocht moest hebben om de inzet te innen. Zo niet, dan moest ik betalen. Die inzet bestond aanvankelijk uit bescheiden bijdragen: van een cd van een artiest naar keuze tot een reep chocola. Na letterlijk een jaar lang alle uithoeken van Noord-Brabant gezien te hebben, fietste ik op 30 december met een clubje vrienden naar Lieshout, het bierdorp dat op zo'n 20 kilometer van Eindhoven ligt. Het plaatsnaambord had ik het hele jaar opzettelijk niet op de foto gezet. Onze bestemming was een café waar ik vrienden en familie had uitgenodigd om te vieren dat het gelukt was en natuurlijk ook om hun inleg te innen. Iedereen wist inmiddels al lang dat ik dit nu elk jaar ging doen. Die middag werd ook onthuld welke provincie de volgende werd: Limburg.

Na dat eerste jaar bleken de fietsmissie en het bijbehorende contract te leiden tot allerlei creatieve inzetten. Als ik voor het einde van 2008 alle plaatsen in Limburg had bezocht, mocht ik bijvoor-

Noord-Brabant



Noord-Brabant. Het land van *houdoe* en worstenbrood, van Guus Meeuwis en psv, het noordelijk afgeknipte deel van een streek die ooit luisterde naar de naam *Braebant*, een samenvoeging van *braec* (broek = drassig land) en *bant* (streek), maar vooral het decor van het eerste jaar waarin de fiets mijn belevingswereld vergrootte. Vrijwel alle tochten die ik door deze provincie maakte, begonnen in Eindhoven, de stad waar ik ben opgegroeid. Wij woonden in het zuidwesten van de stad, in het stadsdeel Gestel, dicht bij Veldhoven. En Veldhoven was op 22 januari 2007 ook de bestemming van de allereerste fietstocht die ik maakte onder de titel Bram Fietst.

Veldhoven

Het was evenwel geen grootse, heroïsche onderneming. Alles behalve zelfs. Ik fietste op mijn stadfiets de Genderbeemd door, onze wijk die nou niet het meest inspirerende gedeelte van Eindhoven is. Ik kwam vlak langs het enorme bedrijventerrein De Hurk en reed via het viaduct onder de vier banen van de A2, de snelweg waarvan dit gedeelte de naam de 'Poot van Metz' draagt. Die naam verwijst niet naar het idyllische Franse stadje aan de Moezel, maar naar de achternaam van een Veldhovense ingenieur die zich bezighield met verkeersproblematiek. Het was Chris Metz die in de jaren 60 van de vorige eeuw voorstelde om de A58, de snelweg van Eindhoven naar Tilburg, met de A67 ten zuiden van Eindhoven te verbinden. Frits Philips, misschien wel de bekendste Eindhovenaar, was hier fel op tegen en had een flinke vinger in de pap, maar Chris Metz zou tegen het advies van Philips in zijn 'poot hebben stijf gehouden.'⁶⁶ De Poot van Metz kwam er.

Hoe dan ook, ik fietste via het viaduct genaamd Ekkereind onder die asfalt- en auto-ellende, en daar stond het dan: het plaatsnaambord Veldhoven. Het stond daar in al zijn eenvoud, witte letters op het typerende ANWB-blauw. Er was iets van graffiti over de letters gespoten. Ik maakte er een foto van met mijn mobieltje. Een stukje verder lag de David Lloyd Sportclub, een doods complex bestaande uit een paar sportzalen waar ik in de wintermaanden tennistraining volgde. De omgeving is behoorlijk troosteloos: naast het geraas van de snelweg en de lelijkheid van De Hurk is er ook De Run, een ander even lelijk regionaal bedrijventerrein. En een stukje verderop lag Meerveldhoven, een nieuwe wijk, toen nog in aanbouw, die slechts grijsheid en inspiratieloos Vinex-elan ademde.

Toen ik daar onder het viaduct stond en de foto van het bord maakte, had ik nog maar 1,5 kilometer gefietst. Ik stond op de drempel van de gemeente Veldhoven en had nog even door kunnen fietsen richting Zeelst, een wijk van Veldhoven maar met nog een eigen dorps karakter. Ik keerde echter meteen weer om en besloot het bord van Eindhoven, dat aan de andere kant van het viaduct stond, te laten voor wat het was. Dat bord zou ik tijdens een

andere fietstocht wel meepikken. Waarom ik dat zo bedacht had, weet ik niet meer. Ik fietste dezelfde weg weer terug naar huis en denk dat ik in totaal 20 minuten weg ben geweest. Thuis verbond ik mijn mobiel met de computer via een USB-kabel en kopieerde de foto van Veldhoven naar de harde schijf. In de map 'Fietszooi' maakte ik een submap aan, Noord-Brabant (2007). Daarin zaten 68 nog lege mappen, die de namen van de gemeenten droegen die de provincie toen nog rijk was. De eerste foto was gemaakt, het eerste dorp was 'behaald'. Het aantal gefietste kilometers zette ik in Excel, en ik maakte een reisverslag, al stelde het allemaal nog niet veel voor. Je kunt je zelfs afvragen of ik wel echt in Veldhoven geweest was – ik had immers alleen een foto van het bord gemaakt en had daarna rechtsomkeert gemaakt. Maar dat donderde niet. De kop was eraf.

De Acht Zaligheden

In de maanden die volgden fietste ik steeds op dezelfde stadsfiets en maakte ik met hetzelfde apparaatje foto's van de borden. Aanvankelijk waren de fietstochten nog van een bescheiden omvang. De afstanden varieerden van 5 tot 30 kilometer en mijn actieradius was nog beperkt tot de directe omgeving van Eindhoven met plaatsen als Waalre, Bergeijk, Best, Nuenen en Leende. De dorpen in de streek die bekendstaan onder de naam de Acht Zaligheden, gelegen in de Brabantse Kempen ten zuidwesten van Eindhoven, bezocht ik niet allemaal tijdens één tocht, maar wel in die eerste weken van het fietsproject. De kwalificering 'zalig' van de streek waarin de dorpen Eersel, Duizel, Knegsel, Steensel, Hulsel, Reusel, Netersel en Wintelre liggen is overigens een cynische daad van Nederlandse militairen geweest. De keuterboeren die in de negentiende eeuw in dit gebied leefden, waren behept met onvruchtbare, schrale grond. De levensomstandigheden waren karig en armoedig. In de woelige tijd van de Belgische Opstand (1830-1839) werden hier Nederlandse soldaten ingekwartierd, geschoolde en welvarende lieden die afkomstig waren uit meer ontwikkelde streken. Zij verklaarden dit gebied als 'zalig' omdat de lokale bevolking in hun ogen niet beter wist dat zij in de eigen habitat een geweldig en gelukkig leven leidde, terwijl de soldaten de barre omstandigheden maar niks vonden.⁶⁷ Overigens eindigen

de namen van al deze dorpen op het achtervoegsel *-sel* (Wintelre wordt al eeuwenlang in de volksmond als *Wentersel* uitgesproken). Dit is een vaak voorkomend toponiem, verwant aan het Nederlandse woord *zaal*. De 'selligheid' van de sel-dorpen vertaalt zich dus ook naar 'zaligheid'. Het toponiem betekent onder meer iets als 'woonplaats'⁶⁸ (zie bijvoorbeeld Brussel = *broek + sel*). Het duurde niet lang voordat ik deze nabijgelegen dorpen allemaal wel bezocht had (lees: foto's had gemaakt van de plaatsnaamborden). Daarna gingen de grote monstertochten zich aandienen naar alle uithoeken van de provincie, en zelfs daar voorbij. De fiets bleek een zalig voertuig om deze expansiedrift te bevredigen.

Het is die zuidoosthoek van Noord-Brabant geweest waar ik het fietsen heb ontdekt, simpelweg omdat ik er woonde. Het boerenlandchap waarin de Acht Zaligheden liggen, maar ook het gevarieerde natuurgebied De Malpie bij Valkenswaard en de Grootte Heide rondom Leende roepen nog altijd dierbare herinneringen op aan die beginperiode. Ik ben natuurlijk bevooroordeeld en niet zelden trots op mijn Brabantse wortels, maar ook nadat ik heel de provincie had doorkruist, was ik de mening toegedaan dat deze regio misschien wel de fijnste van Brabant is om doorheen te fietsen. De stad Eindhoven is nooit ver weg, maar de natuur ook niet. Het kost betrekkelijk weinig moeite om te ontsnappen aan het urbane en je onder te dompelen in het rurale, en vice versa.

Eindhoven – Den Haag

Met mijn zus fietste ik al in februari van datzelfde jaar naar onze oma in Den Haag, vanuit Eindhoven natuurlijk. Zij was niet zo'n grote fan van de fiets als ik, maar wilde wel graag mee op deze enorme onderneming. We zouden zeventien nieuwe Brabantse dorpjes aandoen voordat we de grens met Zuid-Holland passeerden. Het schitterende vestingstadje Heusden was een van de hoogtepunten op onze route. Het stratenplan is er middeleeuws, de resten van Kasteel Heusden zijn indrukwekkend en de vele historische panden aan de Vismarkt spreken tot de verbeelding. Ik zou er na de rit naar Den Haag nog een aantal keer komen om me aan de Galeriestad, zoals Heusden ook wel wordt genoemd, te vergapen. Wij staken hier de Maas over en fietsten over een

geweldig dijkpad langs de Afgedamde Maas. Deze Maasdijk, net zoals het belendende water, meanderde af en toe nog vrolijk en deed denken aan de tijd waarin de rivieren in Nederland nog niet massaal waren rechtgetrokken uit naam van productiviteit en efficiëntie.

Het fotograferen van de borden is niet zelden misgegaan. Aan het eind van de lange tocht naar Den Haag bleek bijvoorbeeld dat de foto van het bord van het dorp Veen zich niet op mijn telefoon bevond, terwijl we er wel waren gestopt om die foto te maken. Mijn zus had tijdens de tocht ook foto's gemaakt van de borden, maar die telden niet: in het door mijzelf opgestelde contract stond duidelijk vermeld dat alleen door mijzelf gemaakte foto's geldig bewijs zijn van het daadwerkelijke bezoek aan de dorpen. Ik 'moest' dus later in het jaar nog eens terug voor het bord van Veen om me aan mijn eigen regels te houden. Wij namen bij Sleeuwijk het pontje over de Lek naar Gorinchem. Daarmee verlieten we Brabant en fietsten we Zuid-Holland binnen. Alle resterende plaatsen die we vanaf dat moment aandeden, mochten ook niet meer meetellen: het zou tenslotte een provincie per jaar worden. Na 182 kilometer fietsen stapten we af in Kraayenstein, de wijk in Den Haag waar onze oma woonde.

Heusden en Altena

Toen ik in de herfst wel de rechtmatige foto van het plaatsnaambord van het dorp Veen had gemaakt, fietste ik langs alle resterende plaatsjes in het Land van Heusden en Altena, de Brabantse streek die aan alle kanten door water wordt begrensd: de Biesbosch in het westen, de Merwede in het noorden, de Bergsche Maas in het zuiden en de reeds genoemde Afgedamde Maas in het oosten. Toen de Bergsche Maas in 1904 werd aangelegd, zijn het stadje Heusden en de dorpen ten zuiden van dit water zich meer op de rest van Brabant gaan oriënteren. Zij hoorden vanaf dat moment niet meer bij Het Land van Heusden en Altena, dat tegenwoordig onder één gemeente valt: de gemeente Altena. De grens van de oude heerlijkheden Heusden en Altena ('al te nabij'), liep noordelijk van de dorpen Veen en Babyloniënbroek. Laatstgenoemde is één van de mooiste plaatsnamen van de provincie.

Een bescheiden rondgang op het internet en de inzichten van Samplonius & Van Berkel leren mij dat de merkwaardige plaatsnaam zijn oorsprong vindt in de 'spreekwoordelijke Babylonische barbaarsheid' die hier werd aangetroffen door monniken die in de achtste en negende eeuw het christelijk geloof kwamen verspreiden. Ze doopten hun onderneming, een hof, schertsend om tot Villa Babylonia.⁶⁹ 'Babyloniën' is een verwijzing naar de Iraakse stad Babylon.⁷⁰ Later is daar het inmiddels bekende toponiem *broek* aan toegevoegd (moerassig land). Lokale bewoners schijnen het dorp kortweg aan te duiden met 'broek'. De route die dag bracht mij via wereldplaatsen als Hank en Uppel naar Werkendam, waar ik de Merwede overstak en naar een StayOkay in Dordrecht fietste. De dag erna vertrok ik vanuit Dordt weer naar Brabant en fietste ik slingerend via Bergen op Zoom, Standdaarbuiten en het dorp Kladder naars Roosendaal. Het was een van de weinige tochten die ik niet in Eindhoven begon. Mijn regel om elke rit in Eindhoven te laten beginnen, werd dus ook weer niet zo strikt gehandhaafd.

Ten zuiden van de Bergsche Maas liggen overigens ook plaatsen met pareltjes van namen. Waspik mag natuurlijk niet ontbreken. Dat komt van *Wase-spijk*, een samenstelling van *wase* (slijk, modder) en *spijk* (in water uitstekend stuk land).⁷¹ Een stukje verder naar het oosten ligt de stad Waalwijk, een stad met een misschien wat minder boeiende etymologie (nederzetting aan een waal, een diepe ronde plas ontstaan bij een dijkdoorbraak), maar in dialect werkt de naam wel op de lachspieren: Waalwijk wordt op zijn Brabants *Wolluk* genoemd. Fans van RKC Waalwijk bedienen zich ook wel eens van de uitspraak *you never wolluk alone*.

De fietstocht naar Breda

Met een vriend maakte ik een andere grote tocht in Brabant. De bestemming was Breda. Op een mooie dag in april zaten wij om half negen al op de stadsfiets. We hadden zin om flink veel kilometers te maken en nieuwe dorpen te bezoeken. Het eerste gedeelte van de rit kon ik inmiddels dromen: eerst via Eindhoven Airport naar Oirschot en dan het Wilhelminakanaal volgen tot aan Tilburg. Dit was en is nog steeds een heerlijk stuk om te fietsen. Net

