



**Cultuurhistorisch bureau- en veldonderzoek naar de
voormalige wielerved aan Bloemendaal 4 te Oirschot**

Archeologie | Cultuurhistorie | Erfgoed

Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Oirschot

Titel: De ronde van Oirschot. Cultuurhistorisch bureau- en veldonderzoek naar de voormalige wielerved aan Bloemendaal 4 te Oirschot

Versie: 18-04-2023

Auteur: S.P.H. Bouwmans MA

Projectcode: OIRWI

Bestandsnaam: RAAPrap_6392_OIRWI_20230418

Authorisatie: ir. L.J. Keunen

ISSN: 0925-6229

RAAP

Leeuwendalseweg 5b

1382 LV Weesp

Postbus 5069

1380 GB Weesp

Telefoon: 0294-491 500

E-mail: raap@raap.nl

Website: www.raap.nl

© RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V., 2023

RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Samenvatting

In het kader van de planvorming rond de aanleg van een verbindingsweg tussen de Eindhovensedijk en de Kempenweg te Oirschot heeft de gemeente Oirschot RAAP verzocht een cultuurhistorisch bureau- en veldonderzoek uit te voeren naar de restanten van een historische wielerbaan die zich op het perceel Bloemendaal 4 te Oirschot bevinden. De restanten worden door de aanleg van de nieuwe weg mogelijk verstoord en het wordt daarom van belang geacht om de cultuurhistorische waarde van het object vast te stellen. Uit het bureauonderzoek en het veldbezoek is gebleken dat deze wielerbaan een van de weinige restanten van de vooroorlogse wielerbaancultuur is die nog in Nederland te vinden zijn. Hierdoor hebben de restanten van deze wielerbaan een hoge cultuurhistorische waarde. Daarnaast zijn er nog drie factoren die de cultuurhistorische waarde niet alleen onderstrepen maar ook verhogen. Ten eerste betreft het hier waarschijnlijk het vroegste nog bestaande voorbeeld van een wielerbaan in Nederland (1914). Ten tweede is de volmaakte ronde vorm volstrekt uniek en zijn de verdiepte ligging en materialisering van geel zand en sintels bijzonder. Ten slotte is de staat waarin de restanten verkeren goed en zijn er zelfs delen gerestaureerd.

Om deze redenen achten wij de restanten van de wielerbaan behoudenswaardig, en bovendien monumentwaardig. We adviseren een beschermde status als gemeentelijk monument. De gemeente is hierin bevoegd gezag.

Wanneer deze erkenning en het behoud van de baan als geheel toch niet mogelijk blijken, adviseren wij het niet te handhaven deel van de baan op enige manier herkenbaar te maken in de geplande infrastructuur. Ten slotte is het volledig restaureren van de restanten die niet binnen het geplande tracé vallen een manier om de cultuurhistorische waarde van het dan nog bestaande restant te verhogen.

Inhoud

Samenvatting	3
Inhoud	4
1 Inleiding	5
1.1 Kader	5
1.2 Onderzoekopzet	5
1.3 Doelstelling	5
2 Ontstaans- en gebruiksgeschiedenis	7
2.1 Opkomst en ondergang van wielerbanen	7
2.2 Een sintelbaan op de hei	8
2.3 Verval en conservering	11
3 Waardering	13
3.1 Vorm en materialisering	13
3.2 Gaafheid	14
3.3 Unicitéit	15
4 Conclusie en advies	17
Literatuur	18
Websites/Digitale bronnen	18
Overzicht van figuren	19

1 Inleiding

1.1 Kader

In het kader van de planvorming rond de aanleg van een verbindingsweg tussen de Eindhovensedijk en de Kempenweg te Oirschot heeft de gemeente Oirschot RAAP verzocht een cultuurhistorisch bureau- en veldonderzoek uit te voeren naar de restanten van een historische wielerbaan die zich bevinden op het perceel Bloemendaal 4 te Oirschot. De restanten worden door de aanleg van de nieuwe weg mogelijk verstoord en het wordt daarom van belang geacht om de cultuurhistorische waarde van het object vast te stellen.

1.2 Onderzoeksopzet

Het cultuurhistorisch onderzoek bestaat uit een bureaustudie waarin de historische bronnen met betrekking tot de wielerbaan worden verzameld en geraadpleegd om zo te komen tot een ontstaans- en gebruiksgeschiedenis van de wielerbaan. Vervolgens zijn deze bronnen geanalyseerd in combinatie met een veldbezoek om zo de vorm en materialisering, de gaafheid en de uniciteit van de restanten te kunnen vaststellen.

1.3 Doelstelling

Door deze analyse is het mogelijk een cultuurhistorische waardering aan de restanten toe te kennen. Deze waardering kan geraadpleegd worden tijdens de planvorming om zo tot een afgewogen oordeel wat betreft de plaats van de cultuurhistorische restanten binnen het ontwerp van de toekomstige verbindingsweg te komen.



Figuur 1. De locatie van de voormalige wielerved te Oirschot. Inzet: ligging in Nederland (ster).

2 Ontstaans- en gebruiksgeschiedenis

2.1 Opkomst en ondergang van wielervebanen

De wielervebaan op de baan vond zijn oorsprong aan het einde van de 19^e eeuw. Rond 1880 ontstonden de eerste wielervebanen in Engeland en Duitsland.¹ Daar werd nog op vélodromes gereden: fietsen zonder ketting met een groot voor- en klein achterwiel. Met de opkomst van de moderne fiets nam ook de populariteit van de races toe. Al voor het jaar 1900 werden de eerste wielervebanen in Nederland aangelegd. Vooral in Noord-Brabant ontstond een wielervecultuur en de helft van alle wielervebanen in Nederland lag dan ook in deze provincie.² In de regio rond Eindhoven werden er tussen de eeuwwisseling en het begin van de Eerste Wereldoorlog 7 wielervebanen aangelegd, waaronder die te Oirschot.³ Aanvankelijk ging het hier om eenvoudige zand-, gras- en sintelbanen die vrij snel werden vervangen door banen van betere kwaliteit.⁴ Die houten en later betonnen banen werden vooral in de jaren 20 en 30 aangelegd toen het baanwielrennen een enorme piek in populariteit kende.⁵ De aanleg van dergelijke banen vroeg immers om investeringen die alleen gedaan werden wanneer men grote aantallen toeschouwers verwachtte. Voor de Eerste Wereldoorlog werd er nog geëxperimenteerd met de vorm en materialisering van banen, bijvoorbeeld in de vorm van afgeronde vierkanten, maar vanaf de jaren 20 waren ze altijd ovaal en hadden vaste lengtes.⁶ Na het hoogtepunt in populariteit aan het begin van de jaren 30 ging het aan het einde van dat decennium bergafwaarts met de bezoekersaantallen van baanwedstrijden. Het verbod op wegwedstrijden dat sinds 1905 van kracht was, werd opgeheven en de koersen 'rond de kerk' kwamen op. Deze trokken meer publiek en na de Tweede Wereldoorlog werd baanwielrennen een sport voor specialisten.⁷ Vrijwel alle vooroorlogse wielervebanen zijn inmiddels verdwenen. Er zijn slechts van 4 banen restanten bewaard gebleven en de baan op het perceel aan Bloemendaal 4 te Oirschot is er daar één van.

¹ Van Willigenburg (2019) p.4

² Ibidem p.54

³ Van Helvoirt (nb)

⁴ Van Willigenburg (2019) p.54

⁵ Ibidem p.5

⁶ Moeyaert (2003) p.47

⁷ Van Willigenburg (2019) p.6



Figuur 2. De wielervedstrijd baan is voor het eerst duidelijk te herkennen op de topografische kaart van 1954.

2.2 Een sintelbaan op de hei

In het jaar 1914 werd er voor het eerst melding gemaakt van een wielervedstrijd baan bij Oirschot. De Nieuwe Tilburgsche Courant vermeldde op 11 mei 1914 dat A. Schuurkens de dag ervoor als amateur de eerste prijs won op de wielervedstrijd baan te Oirschot. Tevens won hij de derde prijs in de koppelwedstrijd. G. Eekeren won de tweede prijs in de categorie 'nieuwelingen'.⁸ Naar alle waarschijnlijkheid werd deze wedstrijd verreden op de wielervedstrijd baan waarvan de restanten zich bij Bloemendaal 4 bevinden. Uit deze periode zijn er namelijk geen andere wielervedstrijd banen in de omgeving van Oirschot bekend. Oud-wethouder Theo van de Loo stelde dat de baan die werd aangelegd door 'liefhebbers van de wielervedstrijd sport' netjes rond en schuin aflopend was.⁹ Tevens vermeldde hij dat er tijdens de wedstrijden veel toeloop was. Kartrekker daarbij zou Frans van Genechten zijn geweest.¹⁰ De ronde sintelbaan zou vanaf het oprichtingsjaar de naam "Steeds sneller" hebben gedragen.¹¹ Bewijs hiervoor is lastig te vinden. Het is mogelijk dat hier verwarring is ontstaan met de later opgerichte betonnen wielervedstrijd baan bij het Wilhelminakanaal, want de informatie over de baan die in 1914 wordt genoemd is verder vrij summier. Het krantenartikel is namelijk het eerste en laatste bericht dat over de betreffende wielervedstrijd baan verscheen en is daarmee tevens de enige historische bron waarin de baan genoemd wordt. Deze baan lijkt dan ook niet lang in gebruik te zijn geweest en er lijken ook geen grote wedstrijden plaats te hebben gevonden. De verslechterde economische situatie naar aanleiding van de Eerste Wereldoorlog kan hieraan ten

⁸ Nieuwe Tilburgsche Courant (1914)

⁹ Gijsbers (2020)

¹⁰ Gijsbers (2021)

¹¹ Van Helvoirt (nb)

grondslag hebben gelegen. Robert van Willigenburg constateert dat er in die periode een daling in de populariteit van de wielersport was.¹²

De sintelbaan uit 1914 bevond zich op een perceel heide dat eigendom was van Cornelis van Cuijk, een landbouwer uit Oirschot.¹³ De baan was goed bereikbaar via de Eindhovensedijk en de Wintelreseweg (nu Bloemendaal). Vanaf de laatstgenoemde weg liep er een pad over de heide richting de baan. Dit pad is nog altijd aanwezig alhoewel het terrein nu uit bos bestaat. Opvallend genoeg was de baan volmaakt rond, een unicum in Nederland. In alle andere bekende gevallen gaat het om ovalen banen.¹⁴ Met een diameter van circa 50 meter bedroeg de lengte van de baan 165 meter. Hiermee was hij relatief kort in vergelijking met andere wielervedbanen in die periode.¹⁵ Buurtbewoners stellen dat de baan bestond uit een cirkelvormige wal die ten tijde van de aanleg circa 2-3 meter hoog moet zijn geweest maar inmiddels is ingeklonken of geërodeerd.¹⁶ Het lijkt echter aannemelijker dat de baan enigszins verdiept lag (zie pagina 12 & figuur 7). Tijdens werkzaamheden op het terrein heeft de huidige eigenaar naar eigen zeggen sintels en slakken teruggevonden.¹⁷ Deze zijn tevens door de auteur van dit rapport bij het veldbezoek waargenomen. De ondergrond van de baan bestond uit zand maar om stevigheid te geven werd deze dus vermoedelijk ook voorzien van slakken en sintels.¹⁸ Dit was een restproduct van de zinkindustrie en waarschijnlijk afkomstig van de nog altijd bestaande zinkfabriek in Budel-Dorplein. Doordat ze cadmium bevatten, gingen deze sintels tevens de groei van onkruid tegen waardoor de baan relatief onderhoudsvrij was.



Figuur 3. Een kleine zandbaan te Amersfoort in 1933. Deze wielervedbaan is qua grootte enigszins vergelijkbaar met die te Oirschot al was de laatste rond en had rondom hogere wallen. (Bron: www.archiefeeland.nl)

¹² Van Willigenburg (2019) p.5

¹³ Gemeente Oirschot, kadastrale legger 3172, reeks 2

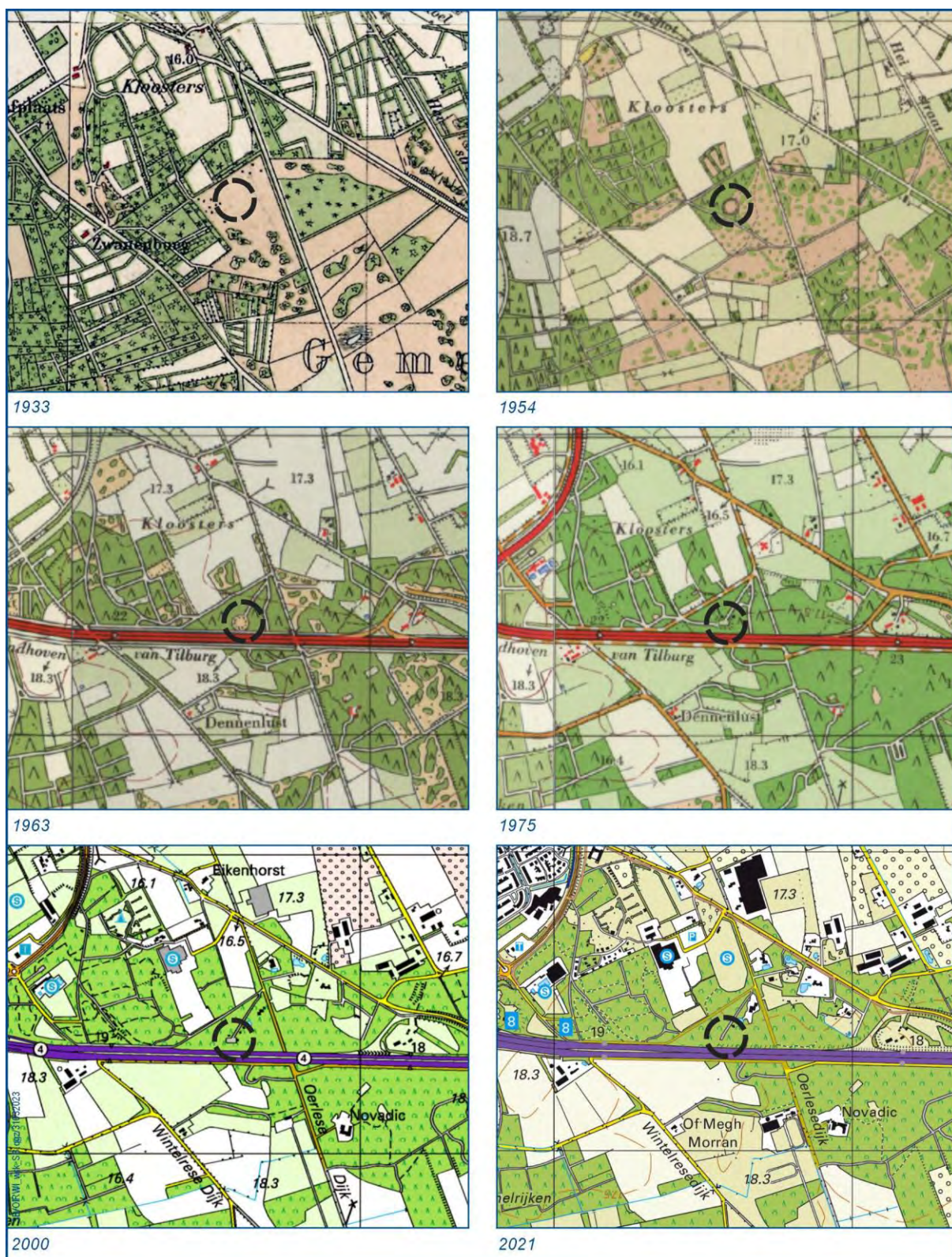
¹⁴ Van Willigenburg (2019) p.96

¹⁵ Ibidem, p. 4

¹⁶ Ouwerkerk (2020)

¹⁷ Gesprek met Cees Ouwerkerk

¹⁸ Van Willigenburg (2022)



Figuur 4. De locatie van de voormalige wielervedaan (zwarte cirkel) en omgeving op topografische kaarten gedurende de 20^e eeuw.

2.3 Verval en conservering

De sintelbaan uit 1914 wordt soms verward met de twee banen die aan het begin van de jaren 30 in de nabijheid werden opgericht.¹⁹ In 1932 werd er ergens aan de Wintelreseweg een zandbaan opgericht door wielervereniging De Lustige Wielrijders.²⁰ De locatie van deze baan is tot nu toe onbekend. Een jaar later werd er een concurrerende wielervereniging opgericht (Steeds sneller) die een betonnen baan liet aanleggen bij het Wilhelminakanaal ter hoogte van de huidige straat Eikenbussel.²¹ Op deze baan werden veel wedstrijden verreden totdat hij in de Tweede Wereldoorlog beschadigd raakte, waarna het puin in 1948, naar men zegt, werd hergebruikt voor de bouw van een Lourdesgrot bij klooster Groot Bijsterveld.²²



Figuur 5. Het binnenterrein van de baan is nog altijd open. In de jaren 1970 werd er gras aangelegd (foto: RAAP, 30-03-2023).

De sintelbaan uit 1914 moet voor de aanleg van de twee andere Oirschotse banen in onbruik zijn geraakt. Dat gebeurde op zijn laatst dus in 1932 en vermoedelijk als gevolg van de aanwezigheid van modernere banen in de directe omgeving. In de loop van de eerste helft van de 20^e eeuw raakte de heide rond het voormalige wielerveen langzaam bebost (zie figuur 4). Het terrein binnen de ringvormige wal is echter grotendeels onbegroeid gebleven (zie figuur 5). In de jaren 70 bouwde huisarts Dr.

¹⁹ Van Willigenburg (2019) p. 96

²⁰ Ibidem, p. 97

²¹ Ibidem

²² Ouwerkerk (2020)

Scholman een bungalow in het bosperceel waarin de restanten van de wielervedingingswal lagen. Hij paste de restanten in zijn tuinontwerp door het aanplanten van rododendrons op de wal en enkele bomen op het binnenterrein. Verder legde hij gras aan op een rechthoekig terrein binnen de wal om als paardenweide te dienen.²³ Hierdoor bleven de restanten van de wielervedingingswal herkenbaar tot op de dag van vandaag. De huidige eigenaar heeft de ringvormige wal gedeeltelijk hersteld naar aanleiding van de verbreding van de A58 in 2010 (zie ook p.14). Het zand dat werd gebruikt voor het herstel van de wal is afkomstig uit de westkant van het binnenterrein. Bijkomstig heeft het vroegere baanoppervlak op dat punt de diepte die het waarschijnlijk na de aanleg had (circa 1 meter onder het maaiveld).



Figuur 6. Foto genomen vanaf de herstelde wal aan de westkant van het terrein. Aan de voet van de wal staan rododendrons, rechts zicht op het open binnenterrein (foto: RAAP, 30-03-2023).

Opvallend is de anekdote uit de archieven van het 18^e werkkamp van Brabants Heem dat men in 1966 meende een verdedigingswal of grafheuvel te hebben ontdekt in de bossen bij Oirschot en er deskundigen van het “oudheidkundig bodemonderzoek” (de ROB) bij werden gehaald. Enkele oudere inwoners uit het dorp herinnerden zich dat het hier om de wielervedingingswal uit 1914 ging.²⁴ Dit toont aan dat de baan circa 50 jaar na de aanleg alweer grotendeels uit het collectieve geheugen verdwenen was.

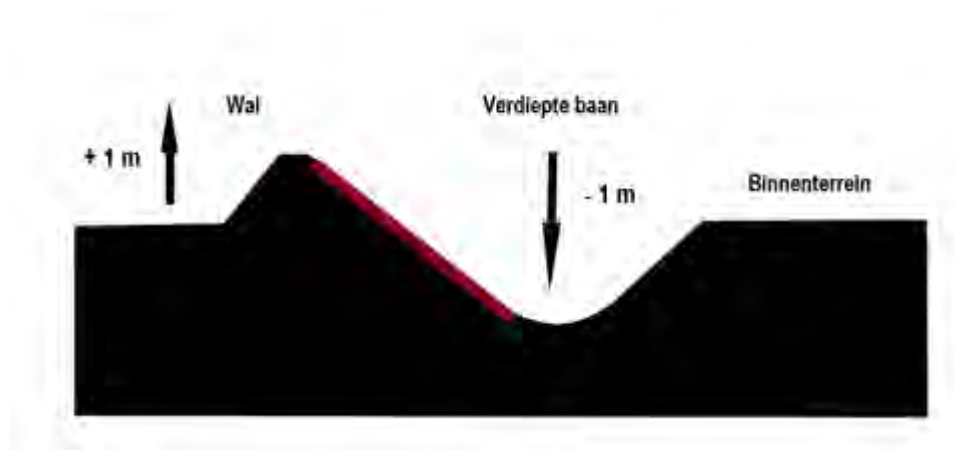
²³ Ouwerkerk (2020)

²⁴ Van Willigenburg (2022)

3 Waardering

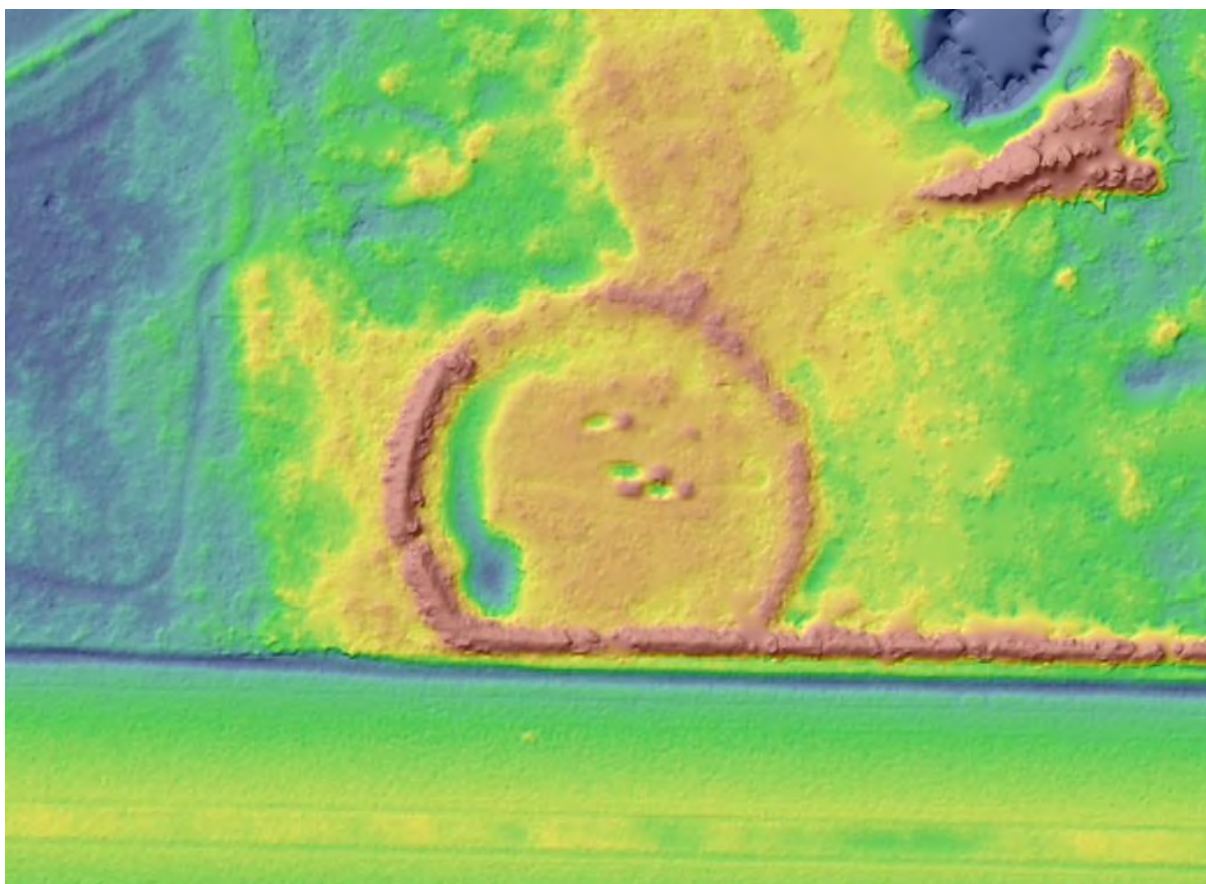
3.1 Vorm en materialisering

De restanten van de wielervederbaan zijn nog altijd goed in het landschap en aan de hand van het AHN te herkennen (zie figuur 8). Daardoor is de oorspronkelijke vorm van de baan goed te reconstrueren. Het ging om een baan met een komvormig binnenterrein en een cirkelvormige wal daaromheen met een hoogte van 1 tot 1,5 meter. De baan was volmaakt rond, iets wat niet vaak voorkwam en waarschijnlijk een gevolg is van het experimenteren met vorm en materialisering totdat men in de jaren 20 overging op de aanleg van ovalen banen met een vaste baanlengte.²⁵ Aan de binnenzijde van de wal bevond zich vermoedelijk een enigszins verdiept gelegen baan waarvan het laagste punt zich 1 tot 1,5 meter lager bevond dan het maaiveld. De kern van het binnenterrein ligt ook nu nog hoger dan de randen die zich in de loop der tijd vermoedelijk met afgespoeld en organisch materiaal hebben gevuld (zie figuur 8). Vanaf dit laagste punt was het schuin aflopende baanvlak dus 2 tot 3 meter hoog. Deze verdiepte ligging maakte het voor de renners mogelijk de baan relatief gemakkelijk te betreden en om op vlak terrein te kunnen starten, iets wat op een ronde baan met een wal van 2 tot 3 meter hoog vanaf het maaiveld lastig zou zijn geweest. De baan had een diameter van 50 meter en daarmee een baanlengte van circa 165 meter. Voor de materialisering gebruikte men de gele zandgrond die ter plekke voorhanden was. Vermoedelijk gebruikte men het zand dat uit de verdiepte baan kwam om de wal op te werpen. Dit zand werd vermengd met sintels en slakken (een afvalproduct uit de zinkindustrie te Budel) om de baan stevigheid te geven en de groei van onkruid te voorkomen. Het is niet bekend of er tribunes of andersoortige zitplaatsen rond de baan hebben gelegen. Vermoedelijk stonden toeschouwers rond de wal of op het binnenterrein. De verdiepte ligging zorgde ervoor dat de renners beter zichtbaar waren. Het was voor de bezoekers immers niet nodig om de relatief lage wal te beklimmen.



Figuur 7. Vereenvoudigde doorsnede van een zijde van de baan. De baan zelf lag verdiept waardoor het mogelijk was om op vlak terrein te kunnen starten. De toeschouwers konden daardoor tevens over de circa 1 meter hoge wal heen kijken. In rood het vlak dat door de renners wordt gebruikt wanneer ze op snelheid zijn.

²⁵ Van Willigenburg (2019) p.4



Figuur 8. Gedetailleerde hoogtekaart van de restanten van de wielierbaan. Vooral aan de westkant is de verdiepte ligging van de baan goed herkenbaar. In het midden van het binnenterrein bevinden zich de restanten van een crossbaantje (Bron: AHN4).

3.2 Gaafheid

De aarden structuren van de baan zijn voor het overgrote deel nog aanwezig. De wal rondom is weliswaar wat ingeklonken of geërodeerd maar geeft een goed beeld van de dimensies die de baan aan het begin van de 20^e eeuw moet hebben gehad. Aan de zuidkant is een gedeelte van de ringvormige wal 'afgevlakt'. Bij de aanleg van de derde rijbaan van de A58 in 2010 heeft een deel van de wal plaats moeten maken voor de verbreding van de snelweg.²⁶ Om dit te compenseren heeft Rijkswaterstaat op die plaats in samenspraak met de huidige eigenaar een nieuwe wal aangelegd die aansluit op de bestaande wal en eenzelfde hoogte van circa 1,5 meter heeft. Deze wal heeft tevens een geluidswerende functie. De visuele verstoring van de wal is daardoor relatief beperkt gebleven. De oorspronkelijke vorm van de baan is aan de westkant het beste te beleven. Op dat punt is de wal namelijk het hoogste en ligt een deel van de vroegere baan verdiept. Het gaat hier om recente restauratiewerkzaamheden (zie pagina 11 en verder). Aan de noord- en oostkant is de baan opgevuld en is verdiepte ligging nog slechts vaag te herkennen (zie figuur 8). Het overige deel van het binnenterrein ligt ongeveer op maaiveldhoogte. Gedurende de 20^e eeuw is dit binnenterrein steeds grotendeels onbegroeid gebleven waardoor het terrein slechts beperkt verstoord is en ook vanuit dit oogpunt de dimensies van de vroegere baan nog goed te herkennen zijn. Wel zijn er in het

²⁶ Ouwerkerk (2020); zie ook de luchtfoto's uit 2010 en 2011 via topotijdreis.nl

binnenterrein restanten te vinden van een crossbaantje dat werd aangelegd door de huidige eigenaar (zie figuur 8) en zijn vanaf de jaren 70 enkele bomen aangeplant aan de zuidkant van de baan.²⁷ Uit de wal zijn bomen opgeschoten die inmiddels een respectabele grootte hebben bereikt en de historische structuur accentueren doordat ze de kromming van de wal volgen (zie figuur 9). In de noordoosthoek van het terrein bevindt zich een opening in de ringvormige wal waardoor het binnenterrein toegankelijk is. Deze opening bevindt zich op de locatie waar het zandpad dat de baan met Bloemendaal verbond op de wal uitkwam. Deze opening ontstond vermoedelijk na het opheffen van de baan omdat deze het gebruik van de baan onmogelijk zou maken. Ten zuiden van deze opening staat een waterput geflankeerd door twee bomen.



Figuur 9. Bomen schoten wortel op de aarden wal rond de wielerveen en markeren daardoor nu de historische structuur. (foto: RAAP, 30-03-2023)

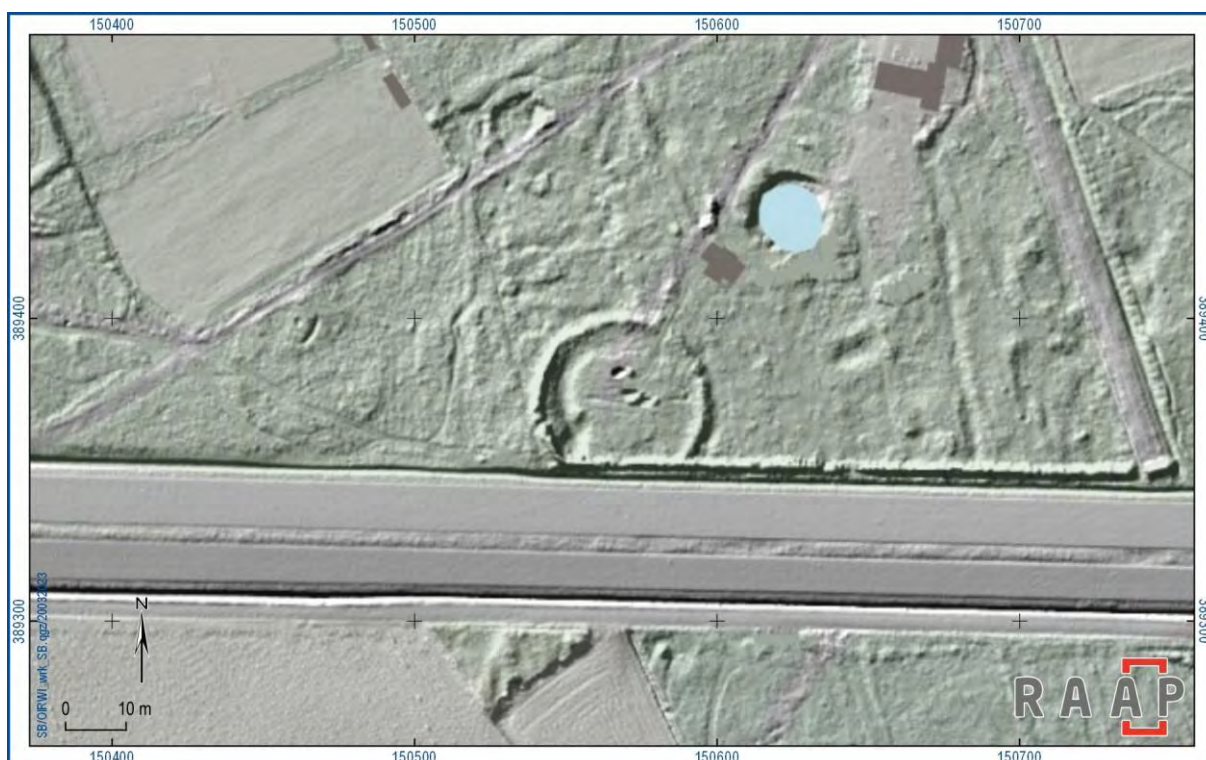
3.3 Unicité

De restanten van deze wielerveen zijn om meerdere redenen uniek. Ten eerste gaat het hier om een zeer vroeg (en misschien wel het oudste nog bestaande) voorbeeld van een wielerveen in Nederland.²⁸ Van geen enkele andere baan van voor 1914 zijn namelijk nog restanten aanwezig. Daarnaast is de

²⁷ Ouwerkerk (2020)

²⁸ Van Willigenburg (2022)

vorm van de baan uniek omdat het hier gaat om een volmaakt ronde baan uit de periode waarin men nog experimenteerde met vormen en materiaal. Restanten van een dergelijke ronde baan zijn nergens anders bekend en ook de combinatie van een cirkelvorm met een verdiepte ligging van het baanvlak kent geen vergelijkbare voorbeelden in Nederland. Het is niet bekend of er aan het begin van de 20^e eeuw meerdere banen van dit type hebben bestaan of dat de baan te Oirschot ook toen al uniek was. Ten slotte is de staat waarin de wielierbaan zich op dit moment bevindt uitzonderlijk. In de loop van de 20^e eeuw zijn de restanten van de baan door de opeenvolgende eigenaren van het perceel Bloemendaal 4 onderhouden, geaccentueerd en gedeeltelijk gerestaureerd. Hierdoor zijn de dimensies van de vroegere baan nog altijd goed in het landschap te herkennen.



Figuur 10. De ringvormige structuur van de wielierbaan is nog altijd goed te herkennen op het AHN.

4 Conclusie en advies

De wielervedbaan bij Bloemendaal 4 te Oirschot is een van de weinige restanten van de wielervedbaancultuur in Nederland die bloeide van het einde van de 19^e eeuw tot aan de Tweede Wereldoorlog. In Nederland zijn nog van 4 banen restanten overgebleven terwijl er in de eerste helft van de 20^e eeuw tientallen hebben gelegen. De overblijfselen van deze vergeten typisch Brabantse volkssport zijn dus uiterst schaars. Alleen om die reden al hebben de restanten van deze wielervedbaan te Oirschot een hoge cultuurhistorische waarde. Daarnaast is er nog een drietal factoren die deze cultuurhistorische waarde niet alleen onderstrepen maar ook verhogen. Ten eerste betreft het hier waarschijnlijk het vroegste nog bestaande voorbeeld van een wielervedbaan in Nederland (1914). Ten tweede zijn de volmaakt ronde vorm, de verdiepte ligging en materialisering van geel zand en sintels bijzonder. De cirkelvorm is zelfs volstrekt uniek; hiervan zijn ook onder verdwenen banen geen vergelijkbare voorbeelden bekend. Ten slotte is de staat waarin de restanten verkeren goed en zijn er zelfs delen gerestaureerd.

Om deze redenen achten wij de restanten van deze wielervedbaan behoudenswaardig en zelfs monumentwaardig. We adviseren een beschermde status als gemeentelijk monument. De gemeente is hierin bevoegd gezag.

Wanneer deze bescherming en het behoud van de baan als geheel niet mogelijk blijken, adviseren wij het niet te handhaven deel van de baan op enige manier herkenbaar te maken in de geplande infrastructuur. Ten slotte is het volledig restaureren van de restanten die niet binnen het geplande tracé vallen een manier om de cultuurhistorische waarde van het dan nog bestaande restant te verhogen.

Literatuur

Moeyaert, B. (2003). *Van wielervedbaan tot... "Velodroom". De geschiedenis van het baanwielrennen in België van 1890 tot 2003*. Leuven: Katholieke Universiteit Leuven.

Ouwerkerk, C. (2020, november 1). Historische Wielervedbaan Oirschot blijkt oudste, nog bestaande. Oirschot.

Redactie. (1914, mei 11). Wielersport. *Nieuwe Tilburgsche Courant*, p. 2.

Willigenburg, R. V. (2019). *Hier lag een wielervedbaan. Verdwenen velodromes in Nederland*. Eindhoven: DATO.

Websites/Digitale bronnen

AHN4: <https://ahn.arcgisonline.nl/ahnviewer/>

Delpher: <https://www.delpher.nl/>

Gijsbers, P. (2013, juni). 23. *Oirschot 2010 Van wielervedbaan tot Torenronde*. Geraadpleegd via wielerspiegel.wordpress.com: <https://wielerspiegel.wordpress.com/2013/06/08/23-oirschot-2010-van-wielervedbaan-tot-torenronde/>

Gijsbers, P. (2021, mei). 1294. *1914-1938 Oirschot Baanwielrennen in oude tijden*. Geraadpleegd via wielerspiegel.wordpress.com: <https://wielerspiegel.wordpress.com/2021/05/20/1294-1914-1938-oirschot-baanwielrennen-in-oude-tijden/>

Helvoirt, J. van (N.B.). *De Beekse wielervedbaan 'De Toekomst' uit 1922*. Geraadpleegd via janvanhelvoirt.nl: <https://www.janvanhelvoirt.nl/artikelenpdf/De%20Beekse%20wielervedbaan%20'De%20Toekomst'%20uit%201922.pdf#toolbar=0>

Kadaster archiefviewer: <https://service10.kadaster.nl/iad/kdv/#/kdv>

Willigenburg, R. van (2022, juli). Wielervedbaan Bloemendaal Oirschot. Geraadpleegd via [www.bhic.nl](https://www.bhic.nl/ontdekken/verhalen/kok-wielervedbaan-bloemendaal-oirschot): <https://www.bhic.nl/ontdekken/verhalen/kok-wielervedbaan-bloemendaal-oirschot>

Overzicht van figuren

Figuren:

Figuur 1. De locatie van de voormalige wielervedbaan te Oirschot. Inzet: ligging in Nederland (ster).	6
Figuur 2. De wielervedbaan is voor het eerst duidelijk te herkennen op de topografische kaart van 1954.	8
Figuur 3. Een kleine zandbaan te Amersfoort in 1933. Deze wielervedbaan is qua grootte enigszins vergelijkbaar met die te Oirschot al was de laatste rond en had rondom hogere wallen. (Bron: www.archiefzeeland.nl)	9
Figuur 4. De locatie van de voormalige wielervedbaan (zwarte cirkel) en omgeving op topografische kaarten gedurende de 20 ^e eeuw.	10
Figuur 5. Het binnenterrein van de baan is nog altijd open. In de jaren 1970 werd er gras aangelegd (foto: RAAP, 30-03-2023).	11
Figuur 6. Foto genomen vanaf de herstellde wal aan de westkant van het terrein. Aan de voet van de wal staan rododendrons, rechts zicht op het open binnenterrein (foto: RAAP, 30-03-2023).	12
Figuur 7. Vereenvoudigde doorsnede van een zijde van de baan. De baan zelf lag verdiept waardoor het mogelijk was om op vlak terrein te kunnen starten. De toeschouwers konden daardoor tevens over de circa 1 meter hoge wal heen kijken. In rood het vlak dat door de renners wordt gebruikt wanneer ze op snelheid zijn.	13
Figuur 8. Gedetailleerde hoogtekkaart van de restanten van de wielervedbaan. Vooral aan de westkant is de verdiepte ligging van de baan goed herkenbaar. In het midden van het binnenterrein bevinden zich de restanten van een crossbaantje (Bron: AHN4).	14
Figuur 9. Bomen schoten wortel op de aarden wal rond de wielervedbaan en markeren daardoor nu de historische structuur. (foto: RAAP, 30-03-2023)	15
Figuur 10. De ringvormige structuur van de wielervedbaan is nog altijd goed te herkennen op het AHN.	16

