

Lezen

Door Manuel Stoffers



30 jaar Fietsbond

Niet alleen de twintigjarige NVHPV viert dit jaar een jubileum, dat geldt ook voor de tien jaar oudere Fietsersbond. Ter gelegenheid daarvan heeft de bond via de Utrechtse Wetenschapswinkel de geschiedenis van de bond laten onderzoeken. *'In het nut van actievoeren moet je geloven.'* Dertig jaar actievoeren door de Fietsersbond is geschreven door Bram Duizer en te bestellen of te downloaden via fietsersbond.nl (40 blz.).

In het onderzoek komt geen ligfiets of NVHPV voor, maar als organisatie met een van oudsher verwante doelstelling verdient dejarige Fietsersbond natuurlijk alle aandacht van *Ligfiets&*. Duizer probeert niet de geschiedenis van de Fietsersbond in al zijn aspecten te beschrijven. Hij heeft zich beperkt tot de manieren van actievoeren van de Fietsersbond in de afgelopen drie decennia. Hij schetst deze geschiedenis voor-

namelijk op grond van het Fietsersbond-archief. Het is wel jammer dat Duizer niet wat meer secundaire literatuur, bijvoorbeeld over de geschiedenis van de fiets en de fietscultuur, of over de milieubeweging heeft verwerkt. Nu ontbreekt bijvoorbeeld een relevante studie uit 1999 naar de ontwikkeling van het fietsgebruik en het fietsbeleid in Nederland. Ook het gegeven dat de opkomst van het fietsactivisme geen specifiek Nederlands, maar een internationaal verschijnsel was, had bij een wat ruimere blik meer aandacht kunnen krijgen.

Professionele organisatie

Dat neemt niet weg dat er een interessant beeld uit het onderzoek naar voren komt. De Fietsersbond werd onder de provocerende naam Eerste, Enige, Echte Nederlandse Wielrijders Bond (ENWB) opgericht in 1975. Het was een verbond van verschillende (lokale) actiegroepen die streefden naar een radicale wijziging van de verkeerspolitiek ten gunste van de fiets als een praktisch, milieuvriendelijk

en veilig vervoermiddel. Het actiemiddel bij uitstek was aanvankelijk de massademonstratie. In de jaren tachtig en negentig ontwikkelde de bond zich tot een professionele organisatie die door de combinatie van lobby-activiteiten en slimme publieksacties de erkenning (en subsidies!) van de overheid wist te verwerven. Het gevolg was dat de Fietsersbond steeds vaker betrokken werd bij de vormgeving van het verkeersbeleid. In het verwerven van deze positie blijken de nadruk op het ontwikkelen van specifieke kennis over de (lokale en nationale) fietsinfrastructuur en de krachtige afdelingscultuur van de Fietsersbond sterke troeven te zijn geweest.

Milieuclub?

In 1999 werd de verandering van actiegroep naar lobby-organisatie bekrachtigd door een statuutswijziging op initiatief van het bondsbestuur. In de welvarende en weinig ideologisch bevlogen bloeitijd van Paars wilde het bestuur af van het imago van 'milieuclub'. Het bestuur wist de leden te oertui-

gen van de wenselijkheid om de Fietsersbond voortaan in de eerste plaats als een belangenvereniging voor fietsers te presenteren. De indertijd daaraan gekoppelde verwachting dat het ledenaantal zou verdubbelen is overigens nooit uitgekomen: dat aantal schommelt al sinds 1992 rond de 31.000. De meest opzienbarende groei van de Fietsersbond deed zich voor in de jaren daarvoor. Het ledenaantal werd in vier jaar wel verdubbeld en het huidige niveau werd bereikt, onder andere omdat vanaf 1988 de ledenwerving planmatig werd aangepakt en een steeds groter budget (in 1995: 211 000 gulden) kreeg toegewezen. De leden bestaan ondertussen volgens de jongste door Duizer aangedragen gegevens (uit 1994) voor 70% uit mensen met een voltooide universitaire of HBO-opleiding; tegelijkertijd is het aantal studenten opvallend genoeg gezakt van 36% (in 1978) naar 4%. Het is te hopen dat deze afname niets zegt over de ontwikkeling van het ledenaantal in de nabije toekomst.



Van de draisine naar de safety

Nog meer historisch leesvoer: eind vorig jaar is een nieuwe, uitgebreide geschiedenis van de fiets verschenen. *Bicycle: the history* werd geschreven door de Amerikaanse fietshistoricus David Herlihy en is uitgegeven bij de prestigieuze Yale University Press (470 blz., v.a. € 23). Het is een bijzonder goed leesbare, fraai geïllustreerde en gedetailleerde, maar ook een beetje ouderwetse geschiedenis, waarin de nadruk ligt op de negentiende-eeuwse ontwikkeling van de *draisine* (loopfiets) naar de *safety*, zeg maar de fiets met diamantframe. Het resterende kwart van het boek is gewijd aan de twintigste eeuw. Hier verliest het boek zijn Schwung enigszins, omdat Herlihy de *safety* als het glorieuze eindpunt van één door-

gaande ontwikkelingsgeschiedenis voorstelt. Wat daarna komt weet hij minder goed als een samenhangend verhaal te vertellen. Dat laat al enigszins vermoeden hoe Herlihy de ontwikkeling van de ligfiets beoordeelt. Ja, de 'Mochet-story' wordt kort naverdeld, maar de moderne ligfietsrenaissance komt uitsluitend aan bod in de epiloog en die is gewijd aan 'Cycling into the future!' Dat is toch wel een beetje treurig voor de internationale HPV-beweging die inmiddels ook bijna aan haar 30-jarig jubileum toe is. Daarbij ziet Herlihy vanuit zijn Amerikaanse perspectief vooral toekomst in de 'semi-reclined' zitfiets voor de recreatieve markt van tourfietsers. Tot slot: vreemd genoeg ontbreekt een literatuurlijst in dit nieuwe overzichtswerk en wordt in de noten nauwelijks naar eerdere studies verwezen. Daarvoor dient de geïnteresseerde lezer dan alsnog bijvoorbeeld *The bicycle* van Pryor Dodge (1996) of Jim McGurn's *On your bicycle* (1987/1999) te raadplegen.