

# De HPV-beweging en het moderne imago van

Door Manuel Stoffers

Hoewel de Human Powered Vehicle beweging zich vanaf de jaren zeventig verspreide over de hele (westerse) wereld, is zij nooit erg omvangrijk geworden. Een grove schatting van het totaal aantal leden van HPV-verenigingen over de hele wereld suggereert een lidmaatschapspiek halverwege de jaren negentig van 5 000 tot 10 000 leden. Toch moet hun rol ook niet worden onderschat. Manuel Stoffers probeert de historische betekenis van deze kleine maar wereldwijdverspreide beweging te bepalen.

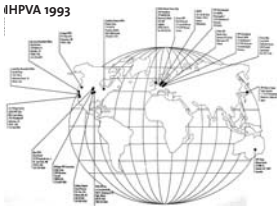


De in 1976 opgerichte IHPVA was aanvankelijk vooral een Californische beweging. Zij werd in het leven geroepen om wedstrijden tussen HPV's te reguleren, zodat de opzienbarende snelheidsrecords van deze door menskracht voortbewogen *vehicles* een formele erkenning konden krijgen.

## Een wereldwijde beweging

Vanaf het begin trok de vereniging leden uit de rest van de VS en zelfs van buiten Amerika. De *Board of Directors* van de IHPVA kende in 1977 leden uit diverse Europese landen, uit Australia en Japan. In de eerste helft van de jaren tachtig werden nationale HPV-verenigingen opgericht in Groot-Brittannië (1983), Nederland (informeel 1984, formeel 1985), Zwitserland (informeel 1984, formeel 1985), en (West-)Duitsland (informeel 1985, formeel in 1986). In de jaren negentig volgden Frankrijk (1991), Denemarken (1993), België (1993) en nog verschillende andere landen. Ook in het voormalige Oostblok lieten in de jaren zeventig en tachtig ingenieurs zoals de Litouwer Vytas Dovydenas zich inspireren door het voorbeeld van de IHPVA. Het eerste HPV-ontwerpfestival in Šiauliai (Litouwen, indertijd nog deel van de USSR) vond plaats in 1982.

IHPVA 1993



## Techniek en politiek

De twee belangrijkste activiteiten binnen de wereldwijde HPV-beweging waren aanvankelijk het ontwikkelen van HPV-prototypes en het organiseren van snelheidswedstrijden tussen deze modellen. Het organiseren van competities zou moeten bijdragen aan technische innovatie en moest tegelijk publiciteit opleveren. HPV-ingenieurs zagen het als hun belangrijkste technische uitdaging om de fiets energie-efficiënter en dus sneller te maken door het verbeteren van de aerodynamische kwaliteiten. Ook wilden zij de fiets comfortabeler en veiliger maken, met name door een betere zitting en bescherming tegen weer en wind. De achtergrond van de pogingen om de fiets te innoveren was uitgesproken *politiek* van aard. HPV-ers wilden het gebruik van de fiets en andere HPV's stimuleren om de achteruitgang van de natuurlijke en stedelijke omgeving door de toenemende automobiliteit tegen te gaan. Deze overtuiging deelden veel HPV-leden met andere fietsbelangenorganisaties en milieubewegingen die in de jaren zeventig en tachtig ontstonden. Zij hebben er mede voor gezorgd dat er sindsdien sprake is van een internationale renaissance van de fiets, zowel wat het gebruik betreft als het overheidsbeleid ten aan-

van van fietsen. Wat de HPV-beweging onderscheidde van de andere bewegingen die deze renaissance op gang brachten, was haar vertrouwen in innovatieve fietstechniek en in een wetenschappelijke benadering van het fietsen.

## Utopische voorstellingen

Het vertrouwen in wetenschap en techniek sprak en spreekt voor veel HPV-leden vanzelf. Zeker in de begintijd van de HPV-beweging lijken veel leden een technische of wetenschappelijke achtergrond gehad te hebben – en misschien is dat nog steeds wel zo. Van de twaalf oprichters van de IHPVA waren bijvoorbeeld meer dan de helft ingenieurs, hadden er drie een dissertatie afgerond en waren er twee werkzaam aan een universiteit. Het vertrouwen in technische vooruitgang komt treffend tot uiting in het in HPV-kringen wereldwijdverspreide geloof in de superioriteit van HPV's ten opzichte van andere fietsen, maar ook in utopische voorstellingen waarin een verscheidenheid van HPV's het straatbeeld in de toekomst domineert.

## Betekenis voor het wielrennen

Gezien de bescheiden omvang van de HPV-beweging ligt het voor de hand om aan te nemen dat haar invloed zeer beperkt is gebleven. Toch moet haar betekenis niet worden onderschat. Ironisch genoeg heeft de HPV-beweging allereerst een opmerkelijke rol gespeeld in de verbetering van reguliere racefietsen en de internationale opkomst van het Amerikaanse wielrennen vanaf de jaren tachtig. Ironisch omdat zij zelf juist werd gehinderd door reglementen van bestaande wielrenorganisaties met betrekking tot het ontwerp van de fiets. De wetenschappelijke benadering van het fietsen door de HPV-beweging leidde niet alleen tot vele uitzonderlijke, *niet* door de UCI erkende snelheidsrecords, maar was ook essentieel in het verbeteren van wel door de UCI erkende prestaties. Op de Olympische Spelen van 1984 wonnen



Logo van het fietsfestival in Šiauliai.

# de fiets

Reclame van Veloladen uit 1995: "Mensen van nu hebben een auto tot hun beschikking, maar u fietst!"



Amerikaanse wielrenners maar liefst negen medailles, de eerste sinds 1912. Ten grondslag aan dit succes lagen onder andere de aerodynamische verbeteringen aan de Amerikaanse fietsen die onder leiding van Chester Kyle, één van de oprichters van de IHPVA, tot stand waren gekomen. Bijna tien jaar later was het Mike Burrows, mede-oprichter van de Britse HPV-club, die de Lotus ontwierp, een innovatieve, gestroomlijnde racefiets waarmee Chris Boardman een gouden medaille won op de Olympische Spelen van 1992, de eerste gouden Olympische plak voor Britse wielrenners in 72 jaar. De huidige tijdrijfietser van het succesvolle wielerteam van Cervélo zijn ontworpen door Gerard Vroomen, die als Eindhovense student een fervent ligfietsers was en zowel lid van de NVHPV als van de IHPVA. In een interview onthulde hij overigens dat hij nota bene door Chester Kyle was overgehaald om zich meer met reguliere racefietsen bezig te gaan houden.

## Steun van de overheid

Het is onwaarschijnlijk dat de kleine HPV-beweging veel invloed op het overheidsbeleid heeft uitgeoefend, al zijn er wel verschillende pogingen in die richting ondernomen. Zo heeft David Gordon Wilson – misschien wel de meest spraakmakende intellectueel binnen de HPV-beweging – vanaf de jaren zeventig tot op heden behalve voor de ligfiets ook actie gevoerd voor een belastingwetgeving waarbij de

autobezitter de feitelijke kosten van zijn vervoermiddel betaalt – inclusief de schade die hij aan het milieu toebrengt. Dovydenas heeft na de onafhankelijkheid van Litouwen geprobeerd een groene verkeerswetgeving tot stand te brengen, met een eigen plaats voor wat hij 'biotransport' noemde.

In ons eigen land is de overheid vooral ten tijde van het ambitieuze *Masterplan Fiets* (1990-1997) gevoelig gebleken voor de boodschap van de HPV-beweging. Zo werd Luud Schimmelpennink's *Solo-HPV-project* uit het begin van de jaren negentig kennelijk gesubsidieerd, evenals de *365-dagenfiets ontwerpwedstrijd* in 1993 en (indirect) de mislukte ontwikkeling van de Mitka (1996-2003), een concept e-trike die, in overeenstemming met het HPV-gedachtegoed, bedoeld was om autobezitters te verleiden een milieuvriendelijker vervoermiddel te kiezen voor het woonwerkverkeer. Maar dit zijn uitzonderingen. In het algemeen vindt de Nederlandse overheid dat fietsinnovatie en de ontwikkeling van HPV's geen overheidstaak is, maar aan de markt moet worden overgelaten. Het feit dat de regering in augustus 2009 heeft aangekondigd dat ze € 25 miljoen gaat besteden aan de aanleg van 'fietsnelwegen' tussen een aantal grote steden, is vrees ik evenmin (direct) te danken aan de herhaalde pleidooien van de NVHPV voor zulke langeafstands- en hogesnelheidsfietspaden.

## Gevolgen voor de markt

De invloed van de HPV-beweging op de fietsmarkt lijkt in eerste instantie eveneens gering. De productie- en verkoopaantallen liggen niet erg hoog en ligfietsen en velomobielen vormen slechts een zeer bescheiden segment van de fietsmarkt. De ligfiets is niet de volgende verkoophit geworden na het succes van de mountainbike in de jaren tachtig en de grote fietsproducenten hebben zich in het algemeen gereserveerd opgesteld in de ontwikkeling van deze afwijkende types van fietsen. Voor Nederland schat het >



HPV-utopie van Greg Trayling in *Bike Culture Quarterly* 13, 1997.



Wilson's Bicycling science (1974) gaf aandacht aan fietsinnovatie.



Scientific American, december 1983.



Fietsdiversiteit in de Encyclopedie uit 1999.



21st century bicycle book van Richard Ballantine.

> recente beleidsplan van de NVHPV dat er niet meer dan 50 000 individuen zijn die een ligfiets of velomobiel gebruiken.

Toch moet de betekenis van de HPV-beweging voor de fietsmarkt ook niet worden onderschat. De beweging was zonder meer succesvol in het maken van de stap van enkele unieke prototypes naar een indrukwekkende verscheidenheid van commerciële modellen, van high en low racers en rug-aan-rug tandems tot roeifietsen en gestroomlijnde driewielers. Veel van de vroege HPV-experimentatoren en zelfbouwers hebben geprobeerd hun ontwerpen in productie te nemen en een flink aantal is ook in staat gebleken een bedrijf gaande te houden. Op dit moment zijn er alleen in Nederland meer dan tien ligfiets- of velomobielproducenten en er zijn er ook in Duitsland, Groot-Brittannië, de VS en veel andere landen. Vanaf het midden van de jaren negentig wordt in Germersheim een beurs voor afwijkende fietstypes georganiseerd, die in zijn laatste editie bijna honderd exposanten telde en ongeveer 10 000 bezoekers claimt te hebben gehad.

Deze commerciële productie voorziet in een reële behoefte, bijvoorbeeld van fietsers die niet in staat zijn om een gewone fiets te berijden of die een langere woonwerkdag moeten overbruggen en biedt een welkome, niet-gemotoriseerde oplossing voor hun transportbehoeften. De verwachtingen van een 'door-

braak' van de ligfiets, die vooral sterk leeft onder HPV-ers die overtuigd zijn van de superioriteit van hun fiets ten opzichte van andere fietsen, mag dan ijdel zijn gebleken, daar staat tegenover dat het HPV-ideaal van een *verscheidenheid* van fietsontwerpen wel degelijk is gerealiseerd. Er zijn op dit moment meer verschillende fietsmodellen leverbaar dan ooit tevoren, elk aangepast aan een verschillend gebruik. De HPV-beweging heeft er in belangrijke mate aan bijgedragen dat er ruimte kwam voor al deze alternatieve ontwerpen.

#### Invoel op beeldvorming

Een minstens even belangrijke bijdrage van de HPV-beweging aan de renaissance van de fiets ligt op een ander vlak: haar rol in het verspreiden van de opvatting van de fiets als een bij uitstek modern vervoermiddel. Aan het begin van de jaren zeventig bestond in veel westerse landen (in Nederland misschien wel het minst) de gedachte dat de fiets een achterhaald vervoermiddel was dat zijn beste tijd had gehad. Met haar futuristische fietsmodellen en opzienbarende records weersprak de HPV-beweging dergelijke gevestigde ideeën over de betekenis van de fiets voor de toekomst. Haar invloed reikt in dit opzicht veel verder dan de mensen die nu daadwerkelijk een ligfiets of velomobiel gebruiken.

Allereerst hebben met name in het begin de snelheids- en afstandrecords van HPV's veel publiciteit opgele-

verd in de media. Ook in het dagelijkse verkeer trekken berijders van afwijkende fietsen veel aandacht en vormen zij een uitdaging voor een opvatting van de fiets als 'verouderd' transportmiddel. Verschillende vertegenwoordigers van de HPV-beweging hebben bovendien de gedachte van de fiets als modern vervoermiddel een plek gegeven in belangrijke publicaties over de fiets – al geldt dat voor Nederland veel minder dan voor met name de Angelsaksische wereld. Zo is prominent IHPVA-bestuurslid David Gordon Wilson de hoofdauteur van het enige academische handboek over fietsen waarin hij uitdrukkelijk aandacht besteedt aan de innovatie van de fiets. Voor een algemener publiek vervulde BHPVC- en IHPVA-voorman Richard Ballantine een vergelijkbare rol. In zijn *Bicycle Book* dat sinds jaren zeventig vele herdrukken heeft beleefd en waarvan meer dan een miljoen exemplaren zijn verkocht, ruime Ballantine uitdrukkelijk plaats in voor HPV's en de noodzaak om de fiets een grotere rol toe te kennen in het moderne verkeer.

De historische betekenis van de HPV-beweging is derhalve dat zij ruimte heeft geschapen voor experiment en innovatie in het ontwerpen van fietsen en daarmee zowel heeft bijgedragen aan de huidige diversiteit van fietsmodellen als aan het openbreken van het imago van de fiets als een verouderd vervoermiddel.