

2 HISTORISCHE ACHTERG

2.1 DE INTERNATIONALE CONTEXT:

Door Manuel Stoffers

De geschiedenis van de NVHPV is niet te begrijpen zonder kennis van de internationale context. De oprichting van de Nederlandse vereniging werd geïnspireerd door ontwikkelingen in het buitenland, die begonnen in Amerika. Tegelijk maakt de vergelijking met de buitenlandse ontwikkelingen ook iets duidelijk over het eigen karakter van de NVHPV.

Speed

De oorsprong van de HPV-beweging – want aanvankelijk was het een beweging met een doel en aanhangers – lag in het Californië van de jaren zeventig, een centrum van de alternatieve subcultuur, waar enkele jaren later ook de mountainbike zijn opmerkelijke zegetocht zou beginnen. Hier richtten enkele intellectuelen in 1976 de *International Human Powered Vehicle Association* op. Doel van de IHPVA was in de eerste plaats het organiseren en reguleren van snelheidswedstrijden met aërodynamisch verbeterde fietsen (en later boten en vliegtuigen).² De eerste van deze *International Human-Powered Speed Championships* was een jaar eerder georganiseerd door

2 In 1980 vermelden de statuten als doel: "The specific purposes of this corporation are to: 1 Encourage and support unrestricted, innovative and creative design and construction of vehicles operated solely by human power for transportation on land, in the air and on the water. 2 Sanction and otherwise promote at minimum a yearly meet at which the vehicles may be showcased and tested. 3 Keep historical records (photographs, speeds, distances) of the results of these meets. 4 Provide focus for technical data regarding the design, construction and operation of these vehicles. 5 Publish a newsletter for dissemination of data and information regarding human powered vehicles of any type."

onder anderen Chester Kyle, docent werktuigbouwkunde aan de California State University, die al in 1973 was begonnen om met enkele studenten samen te experimenteren met verbeteringen van de aërodynamica van fietsen. Maar het ontwerpen van snelle fietsen en andere HPV's was geen doel op zich. Kyle en de andere oprichters van de IHPVA hoopten dat de stimulans die uitging van de snelheidswedstrijden "radicale veranderingen en verbeteringen zou aanmoedigen in het door menskracht voortbewogen transport in de hele wereld."³

Politiek

Degene die binnen de IHPVA het meest uitgesproken was over de politieke of maatschappelijke ideeën achter de HPV-beweging, was David Gordon Wilson. Hij raakte vrijwel vanaf het begin betrokken bij de IHPVA, eerst als lid van de Raad van Bestuur, vervolgens als voorzitter en tenslotte jarenlang als hoofdredacteur van *Human Power*. Hij was werkzaam als hoogleraar werktuigbouwkunde aan het prestigieuze Massachusetts Institute of Technology en co-auteur van het wetenschappelijke handboek *Bicycling science* (1974), dat hij afsloot met een beschouwing over de 'hoopvolle toekomst' voor 'verbeterde fietsen'. Daarmee creëerde Wilson de intellectuele basis waarop de IHPVA kon voortbouwen. Net als Kyle was Wilson aanvankelijk samen met studenten gaan experimenteren met alternatieve fietsontwerpen – in het geval van Wilson gebeurde dat al aan het eind van de jaren zestig. Anders dan bij Kyle stond bij Wilson meer de veiligheid en het comfort van de fiets centraal dan de snelheid en hij meende dat de ligfiets in deze opzichten een cruciale verbetering betekende. Terwijl in de eerste nummers van *Human Power* uitsluitend weliswaar zeer snelle, maar verder ook bijzonder onpraktische gestroomlijnde HP-snelheidsmonsters

werden gepresenteerd, publiceerde Wilson in het boek *Pedal Power* uit 1977 het eerste moderne publieke pleidooi voor de ligfiets als dagelijks transportmiddel. Ook elders verdedigde Wilson, die als Engelsman eind jaren 1940 nog het massaal gebruik van de fiets als alledaags vervoermiddel had meegemaakt, de ligfiets herhaald als de beste toekomstige forenzenfiets. Zijn experimenten met verschillende ontwerpen, die aanvankelijk de veelzeggende naam *Green Planet* meekregen, leidden in 1979 tot een van de eerste moderne productieligfietsen: de *Avatar 2000*, een ligfiets met onderstuur en lange wielbasis die veel navolging in Europa zou krijgen. Explicietier dan Kyle liet Wilson zich uit over de maatschappelijke noodzaak en de idealen van wat hij een "HPV-revolutie" noemde: "Om te komen tot een belangrijke toename in het gebruik van door menskracht voortbewogen voertuigen (HPV's) voor woon-werkverkeer, winkelen en recreatie dient er een verdere ontwikkeling van voertuigen plaats te vinden die ze makkelijker, veiliger en comfortabeler maakt."⁴ Wilson wilde een halt toeroepen aan de negatieve gevolgen van de massale auto-mobiliteit voor de samenleving en de omgeving en pleitte daarom niet alleen voor een technische innovatie van de fiets, maar tegelijk ook voor maatregelen die ertoe zouden leiden dat de automobilisten de werkelijke kosten zouden gaan dragen van het autogebruik – een pleidooi dat hij tot op heden is blijven herhalen. De combinatie van fietsinnovatie en zware belasting van het autogebruik zou er toe moeten leiden dat "een substantieel deel van de bevolking vrijwillig voor HPV's zou kiezen als hun vervoermiddel om te forenzen," schreef Wilson in 1986.⁵ Binnen de IHPVA leidden dergelijke opvattingen in 1982 tot de organisatie van een reeks 'practical vehicle' competities naast de snelheidswedstrijden.⁶



Teledyne van Chester Kyle.



De Vector op het omslag van *Scientific American*, december 1983.

ROND VAN DE NUHPV

SPEED, POLITIEK, TECHNIËK

Techniek

Kyle en Wilson kunnen worden beschouwd als de personificaties van twee verschillende aspecten die de HPV-beweging vanaf het begin en wereldwijd kenmerken: enerzijds het aspect van sport, competitie en racerij, zoals dat tot uitdrukking komt in de door Kyle opgezette *speed championships*, anderzijds het milieubewustzijn en het politieke en maatschappelijke engagement dat in Wilsons idee van een "HPV-revolutie" en in zijn pleidooi voor praktische ligfietsen tot uitdrukking wordt gebracht. De verbindende schakel tussen beiden was het derde kenmerkende aspect van de HPV-beweging: de fascinatie door innovatieve techniek en de wetenschap van het fietsen. Sprekend in dit verband is het hoge 'ingenieursgehalte' van de IPHVA. Van de twaalf oprichters waren er meer dan de helft (ten dele gepromoveerde) ingenieurs en twee werkzaam aan een universiteit. Veel bijdragen aan tijdschrift *Human Power* hadden (en hebben) een wetenschappelijk of technisch karakter en de vereniging organiseerde in de jaren tachtig en negentig vier wetenschappelijke symposia.

De HPV-beweging behoorde niet tot de radicale 'anti-modernistische' stroming binnen de milieubeweging van de jaren 1970 en '80. HPV-enthousiastelingen zijn eerder 'andersmodernisten', die geloven in de mogelijkheden en oplossingen die moderne techniek, mits *appropriate*, kan brengen. In het eerste decennium van de HPV-beweging trok zij ook vooral de aandacht van het grote publiek door futuristische, quasi hi-tech HPV-ontwerpen, die een schone en toch snelle voortbeweging op menskracht beloofden. De fiets als *vehicle for a small planet*.

Nationale verschillen

Speed, politiek en techniek: de innige samenhang tussen deze aspecten is karakteristiek voor de IHPVA en de hele HPV-beweging, ook in Nederland. De oorspronkelijke gedachte achter het organiseren van wedstrijden was om daarmee technische innovatie te stimuleren. Technische innovatie op haar beurt was nodig om de fiets geschikt te maken voor meer doeleinden en om meer mensen te verleiden om de fiets te gebruiken. Het is belangrijk om te benadrukken dat de historische identiteit van de HPV-beweging als geheel gelegen is in de combinatie van de drie genoemde aspecten, al liggen de accenten bij de diverse nationale verenigingen (en bij de afzonderlijke leden) verschillend. Dan komt het accent bijvoorbeeld meer bij de organisatie van de sport en de competitie te liggen of juist bij het uitwisselen van praktische vaardigheden, techniek, en kennis. Die verschillende accenten zijn terug te vinden in de verschillende HPV-bewegingen die in Europa ontstonden onder invloed van het Amerikaanse voorbeeld.



1995: (lig)fietsen als oplossing voor stedelijke congestie.

De *British Human Power Club*, de eerste Europese HPV-vereniging, opgericht in 1983, legde bijvoorbeeld de meeste nadruk op het organiseren van wedstrijden en daarnaast op het uitwisselen van informatie over HPV's.^{3, 20} Het politieke aspect trad binnen de BHPC minder op de voorgrond (maar werd vanaf de jaren negentig in Engeland wel met verve uitgedragen door sterk verwante tijdschriften als *Bike Culture Quarterly* (1993-2000) en later *Velo Vision* (vanaf 2000).

3 Van de BHPC-website: "The *British Human Power Club* was formed in 1983 to foster all aspects of human powered vehicles – air, land & water – for competitive, recreational and utility activities, to stimulate innovation in design and development in all spheres of HPV's, and to promote and to advertise the use of HPV's in a wide range of activities. If you think this seems rather like a mission statement, you would be right; in reality the BHPC was formed to allow people to race recumbent trikes and bikes and the mission statement was added to broaden the club's outlook."



1990: een overdekte 'Velobahn' met HPV's.



2.2 KARAKTER EN ONTWIKKE

Hoe lag de verhouding van speed, politiek en techniek bij de NVHPV? De Nederlandse HPV-vereniging stelde (en stelt) zich volgens haar statuten ten doel "het bevorderen van het gebruik en de ontwikkeling van voer-, vaar- en vliegtuigen die worden aangedreven door de menselijke spierkracht."

Om dit doel te bereiken nam de vereniging zich voor bijeenkomsten en wedstrijden te organiseren en een tijdschrift uit te geven.

In de Nederlandse statuten wordt geen verband met het milieu gelegd, zoals bij de Zwitserse en Duitse zusterverenigingen uit dezelfde tijd. Zoals uit het verenigingsblad blijkt, draaien de activiteiten van de NVHPV in de jaren tachtig net als bij de BHPC in Engeland hoofdzakelijk rond het organiseren van wedstrijden tussen verschillende unieke HPV's. Het ging in deze jaren derhalve vooral over wedstrijden en techniek. "Wij werken aan een nieuwe fase in de fiets, een boeiende ontwikkeling van vormgeving en aerodynamica voor zowel de sport als het praktische en recreatieve gebruik," meldde het eerste nummer van *HPV-nieuws*.¹⁵ Maar de (technische en sportieve) competitie had aanvankelijk duidelijk de overhand.

Toen er eind 1984 een verzoek kwam van milieuorganisatie *De kleine aarde* om deel te nemen aan een studiedag over de fiets in de toekomst, "speciaal bedoeld om nieuwe ontwikkelingen op fietsgebied - met een duidelijk accent op ligfietsen - te bespreken en zichtbaar te maken," was de animo van de kant van de NVHPV volgens de organisatoren "nogal mager". De NVHPV was volgens *De kleine aarde* in zichzelf gekeerd bezig met "het individueel uitwerken van nieuwe ideeën en het organiseren van wedstrijd-evenementen" en bekommerde zich te weinig om de "maatschappelijke acceptatie."¹⁶ Deze focus op wedstrijden en techniek binnen de vereniging veranderde echter in de loop van de jaren - tegelijk met de toename van het aantal leden. Al in 1985 wordt in het verenigingsblad opgemerkt dat er onder de helft van de toen 125 leden een zekere 'angst' voor

of 'afkeer' van wedstrijden bestond. Dat zijn op dat moment echter niet de meest actieve leden. In 1988 wordt een teruglopende belangstelling voor deelname aan wedstrijden geconstateerd. Langzaam wordt de vereniging meer dan een club van speelt met elkaar concurrerende technici en verwijderd zij zich van de oude focus op wedstrijden en zelfbouwtechniek. De NVHPV kruipt op allerlei manieren uit haar schulp en geleidelijk ontstaat de rijk geschakeerde vereniging, zoals die nu nog in al haar variatie bestaat. Opvallend is vooral op hoeveel verschillende manieren de NVHPV in de jaren negentig het publiek probeerde te bereiken en met succes naar buiten wist te treden. Het resultaat van deze inspanningen is de grootste HPV-vereniging ter wereld. De belangrijkste ontwikkelingen sinds de jaren tachtig worden hieronder opgesomd.

de Zelfbouwer
Logo van de zelfbouwrubriek
in HPV-nieuws.¹⁷

2.2.1 Van zelfbouwers naar consumenten
Al in 1989 werd in *HPV-nieuws* het gestaag groeiende aanbod van commerciële ligfietsen opgemerkt, al duurde het toen toch nog tot halverwege de jaren negentig voor de rij-impressies en tests van commerciële producten een vast onderdeel van het verenigingsblad ging uitmaken. De opkomst van de commercieel verkrijgbare ligfiets lag ten grondslag aan veel nieuwe ontwikkelingen binnen de vereniging in de jaren negentig, omdat alleen daardoor de groei van het aantal ligfietsers mogelijk was. Totdat commerciële ligfietsen ruim beschikbaar werden, bleef dat aantal grotendeels beperkt tot mensen met de vaardigheid om zelf een ligfiets te bouwen. In de jaren negentig werd de meerderheid van de ligfietsers van zelfbouwers consument. Dat betekende ook dat de technische aandacht in het verenigingsblad verschoof

Voor de HPV-verenigingen in Zwitserland Duitsland, die net als de NVHPV halverwege de jaren tachtig werden opgericht, leek het sportieve aspect juist minder prominent aanwezig en viel de nadruk op de aspecten milieu en techniek. Het Zwitserse *FutureBike* stelde zich bijvoorbeeld ten doel: "het bevorderen van milieuvriendelijke voortbewegingstechniek, in het bijzonder van door spierkracht voortgedreven lichte voertuigen die vrij zijn van uitlaatgassen." Voor de Duitse vereniging kwam het technisch-wetenschappelijke aspect op de eerste plaats: "het stimuleren van wetenschap en onderzoek en het uitvoeren van wetenschappelijke evenementen en onderzoeksprojecten op het gebied van het verkeersonderzoek en de techniek van door spierkracht aangedreven voertuigen." En vervolgens ging het om "het stimuleren van milieu- en landschapsbescherming door het opzetten van publieke manifestaties en campagnes ten gunste van milieuvriendelijke verkeersmiddelen." Het sportieve aspect kwam in de Duitse verenigingsstatuten pas op de laatste plaats, zelfs nog na de bijdrage van de vereniging aan het ontwikkelen van HPV's voor gehandicapten.

Ook in de Oostblokvariant van de HPV-beweging, waarin de Litouwse ingenieur en hogeschooldocent Vytas Dovydnas vanaf de jaren zeventig een hoofdrol speelde, kwam de bijdrage die 'biotransport' en 'velomobielen' konden leveren aan het oplossen van stedelijke transport- en milieuproblemen op de eerste plaats.¹⁸ Overigens koos de Deense HPV Klub eerder, in 2007, voor een naamsverandering en noemt zich nu *Liggyckelforeningen*. Met die naamgeving komt niet alleen één type fiets op de voorgrond te staan, maar lijkt bovendien de oorspronkelijke politieke inspiratie van de HPV-beweging verder naar de achtergrond te verdwijnen.



van doe-het-zelf bijdragen naar informatie over en tests van commerciële producten. Het zelfbouwelement verdween weliswaar niet helemaal uit de vereniging, en is nog steeds een kenmerkend onderdeel, maar werd wel minder belangrijk. De poging in 1999 om de zelfbouwrubriek in het verenigingsblad nieuw leven in te blazen, was dan ook een kort leven beschoren. De commercialisering had ook invloed op andere activiteiten van de vereniging: het evenement Cycle Vision dat vanaf 1997 door de NVHPV wordt georganiseerd, was niet langer uitsluitend een wedstrijd-evenement voor insiders, maar ook een beurs waar ligfietsbedrijven hun producten presenteren aan het publiek van binnen en buiten de vereniging.

2.2.2 Van concurrerende technici naar competitieve sporters

Ook voor de wedstrijden zelf had de afnemende betekenis van de zelfbouwproductie belangrijke gevolgen. Door de commerciële beschikbaarheid van min of meer uniforme ligfietsen verschoof de nadruk in de wedstrijden onvermijdelijk steeds meer van de technische competitie naar de lichamelijke prestaties. De vereniging werd daarmee interessant voor leden die juist in de sportieve competitie geïnteresseerd zijn – al twijfelde de Belgische ligfietskampioen Frederik van de Walle in 2000 of Nederlandse ligfietsers wel genoeg wielrennersbloed bezaten. Binnen de vereniging ontbrandden door deze verschuiving tot in het nieuwe millennium aanhoudende meningsverschillen over de vraag of wedstrijden zo georganiseerd moeten worden dat de technische kwaliteiten of juist de lichamelijke kwaliteiten de doorslag zullen geven. Het lijkt echter een gegeven dat er binnen de vereniging inmiddels zowel (en misschien wel meer) leden zijn die actief vorm willen en kunnen geven aan de lichamelijke competitie als leden die belang stellen in de technische competitie.

2.2.3 Van wedstrijden naar toertochten
Al in 1989 riep voorzitter a.i. Cor Moritz de leden op om naast 'de bestaande wedstrijdformule' nieuwe activiteiten te gaan organiseren. Daarbij dacht hij vooral aan "langere tochten door onze mooie Nederlandse natuur."³⁰ Inderdaad organiseerde de NVHPV in dat jaar een toertocht en verschenen er vanaf dat moment steeds meer ligfietsreisverslagen in *HPV-nieuws*. In 1992 boden Theo van Andel en Theo Mol aan om toertochten te organiseren en vanaf dat jaar vinden die steeds vaker plaats. Naarmate het aantal ligfietsers groeide, ontstonden er meer lokale ligfietsclubs die de organisatie van ligfietsochten op lokaal en regionaal niveau overnamen. Behalve bij de organisatie van enkele nationale toertochten – met name het Paas- en Herfsttreffen (vanaf 1999) – bleef voor de vereniging ook een rol weggelegd in het publiceren van toer- en reisverslagen en in de informatievoorziening over toertochten en de hulpmiddelen daarbij (GPS, routeplanners bijvoorbeeld). Bovendien werd bij wijze van 'dochteronderneming' van de NVHPV de *NVHPV-Toerligfietsvereniging* opgericht, die als onderdeel van de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU) verschillende voordelen voor de leden opleverde.

2.2.4 Van wedstrijden naar alledaags gebruik en belangenbehartiging

De toename van het aantal beschikbare commerciële ligfietsen en daarmee van het aantal ligfietsers bracht nog een andere verschuiving met zich mee: steeds meer mensen gebruikten de ligfiets dagelijks, met name voor het woon-werkverkeer. Dit thema werd ook binnen de vereniging steeds belangrijker. Naar aanleiding van de algemene ledenvergadering van 1993 – waarin de retorische vraag was opgeworpen of de wedstrijdrijders nog wel 'de prioriteit' verdienden binnen de vereniging – werd in een bijdrage in *HPV-nieuws* gepleit voor meer aandacht voor het thema 'forensen en HPV'. Er diende een inventarisatie gemaakt te worden van mogelijke infrastructurele knelpunten voor ligfietsers: "Als deze bij meerdere ligfietsers terug te vinden zijn (en hen moge-

lijk kan weerhouden om hun ligfiets optimaal te gebruiken), kan de NVHPV wellicht een rol spelen door deze problematieken bij wegbeheerders en overheid aan te kaarten. Mogelijk zou de vereniging in dit kader kunnen samenwerken met de ENFB."³¹ Enkele jaren later (in 1997 en opnieuw in 2000) dook een vergelijkbare discussie op rond de zogenaamde 'super- of flitsfietspaden'. Eén verenigingslid meende in 2000 zelfs dat het uitblijven van een doorbraak van de ligfiets mede te wijten is "aan het niet beschikbaar zijn van een doorgaand snel-fietspadnet" (2000-5). Binnen de vereniging werd in dat jaar de *Werkgroep Infrastructuur* opgericht. Bij de gemeenteraadsverkiezingen van 2006 blijkt de thematiek nog springlevend onder een deel van de leden: nooit eerder verscheen een dergelijk politiek getint nummer van het verenigingsblad als toen (2006-1). Overigens juichte niet iedereen deze ontwikkeling toe. Al in 1995 vond voorzitter Guus van den Beek dat de NVHPV moest oppassen om niet teveel op de ENFB te gaan lijken: het moest binnen de vereniging uitdrukkelijk om de 'vehicles' – om de techniek dus – blijven gaan, meende hij (1995-1). Maar de accentverschuiving was niet alleen een kwestie van (ideologische) keuzes, het was vooral ook een direct gevolg van de ontwikkeling van de leden tot consumenten: hierdoor kreeg de vereniging de nieuwe rol om zich als belangenbehartiger (ten opzichte van zowel producenten als de overheid) waar te maken.

Gemeente

P4fitn



De drijflichamen uit het water. De weerstand duikt naar beneden, de snelheid vliegt omhoog.



De *Sherpa*, nooit in productie gebracht totaalconcept.

2.2 KARAKTER EN ONTWIKKELING VAN DE NVHPV

2.2.5 Van snelheidsmonsters naar de 365-dagenfiets

In de begintijd van de HPV-beweging bestond de technische uitdaging uit het ontwikkelen van zo snel mogelijke HPV's. Dat gold ook voor de NVHPV. Maar in de jaren negentig plaatsten leden een andere uitdaging prominent op de agenda van de NVHPV: de ontwikkeling van een '365-dagenfiets' die geschikt kon zijn als verving van de auto, zoals de eerste uitgebreide bijdrage over dit thema in *HPV-nieuws* 1989-2 stelt. Met de 365-dagenfiets trad voor het eerst het maatschappelijk engagement binnen de NVHPV op de voorgrond - al werd in de eerste *HPV-nieuws* (1984-1) al terzijde opgemerkt dat "onze ligfietsen [...] één van de beste alternatieven [] zijn voor de auto." In 1989 wordt een *Werkgroep 365-dagenfiets* actief binnen de vereniging. Onder leiding van Guus van den Beek - in zijn dubbel-functie als voorzitter van de NVHPV en redactielid van het tijdschrift *Fiets* (dat een ontwerpwedstrijd uitschrijft) - werd dit project uiteindelijk in 1993 een groot succes. Niet alleen was er veel mediabelangstelling, de NVHPV vond bovendien voor het eerst gehoor bij wetenschappers (die meewerkten aan een symposium) en de overheid (die via het *Masterplan Fiets* meebetaalde aan het project). De wedstrijd, die gewonnen werd door de *Allwelder*, lanceerde de opmars van de velomobielen als ultieme forenzenfiets binnen de ligfietsbeweging in Nederland. Deze lijn leek te worden voortgezet in 1995 toen parallel aan de geplande (maar later afgelaste) HPV-wereldkampioenschappen in Eindhoven nagedacht werd over de organisatie van een symposium over *Alternatieve voertuigconcepten voor een duurzame wereld*.³³ En aan het eind van de jaren negentig wordt opnieuw met medewerking van de NVHPV een ontwerpwedstrijd georganiseerd met dezelfde overkoepelende doelstelling om een bijdrage te leveren aan de mobiliteits- en milieuproblematiek, maar ditmaal gericht op het ontwerpen van een tweewieler: de *Bike 2000 Construction Contest*. De wedstrijd leverde echter geen enkele inzending op die beantwoordde aan het vooropgestelde doel: "een lichte, fraaie tweewieler te ontwikkelen die een ruime

mate aan comfort en weersbescherming biedt, in de stad zeer wendbaar en op buitenwegen aërodynamisch en bovendien bagage droog overbrengt." Sindsdien heeft niemand binnen de vereniging zich opnieuw gewaagd aan een dergelijk uitdagend project. Het vergelijkbare Mitka-project (1999-2002) vond zonder betrokkenheid van de NVHPV plaats.

2.2.6 Van parochiebladje naar een wereldwijd publiek

Terwijl *De kleine aarde* in 1985 de NVHPV als een in zichzelf gekeerd clubje technenuten typeerde, vond er in de jaren negentig een ware *coming out* plaats van de HPV-ers. De vereniging trad op allerlei nieuwe manieren naar buiten - letterlijk en figuurlijk: ze ging toertochten organiseren, zette *Cycle Vision* op als een groot publieksevenement en werkte mee aan ontwerpwedstrijden die veel publieke aandacht trokken. Het verenigingsblad werd van een parochiebladje geleidelijk steeds fraaier, gevarieerder en leesbaarder voor een algemeen publiek. In dit rijtje van nieuwe activiteiten uit de jaren negentig hoort ten slotte ook een nog niet genoemde, succesvolle activiteit van de vereniging thuis: het opzetten en onderhouden van een zeer uitgebreide en drukbezochte internetsite met goed bijgehouden nieuws, agenda en marktplaats voor ligfietsen. Dankzij deze in verschillende talen vertaalde internetsite wist de vereniging een wereldwijd publiek te bereiken. Het internet ging overigens ook een grote rol spelen *binnen* de vereniging: vanaf 1996 maakte een actieve mailinglijst - hoewel formeel geen verenigingsactiviteit - het dagelijks contact tussen een groot aantal (aspirant-)leden binnen de vereniging mogelijk.

2.2.7 Van HPV naar ligfiets?

In 2002 vond er binnen de NVHPV een discussie plaats over het veranderen van de naam van de vereniging en van het verenigingsblad. Een aantal leden wilde af van de aanduiding 'HPV' en ging liever als *ligfietsvereniging* verder. Opvallend is dat al vrijwel vanaf het begin de NVHPV in de wandelgangen 'ligfietsvereniging' werd genoemd.³⁴ In 2002 rechtvaardigden de voorstanders

van een naamsverandering hun standpunt door erop te wijzen dat er binnen de vereniging nauwelijks iets aan HP-boten of HPV-vliegtuigen werd gedaan. Vergeleken met bijvoorbeeld de bijdragen in *Human Power* verschenen er in het Nederlandse verenigingsblad inderdaad veel minder berichten over andere voertuigen dan ligfietsen. Niet alleen zijn er weinig leden die zich bezighouden met pedaalangedreven vliegmachines of boten, een aantal leden in de vereniging heeft ook weinig op met fietsen met een andere dan liggende rijderpositie - hoe technisch vernieuwend en innovatief ook. Zo ontstond er in de NVHPV in 1985 bijvoorbeeld discussie over de vraag of een rechtop-tijdrijdfiets wel mee mocht doen in de HPV-wedstrijden. In landen waar weinig gefietst wordt, lijken de HPV-verenigingen een grotere fascinatie te koesteren voor de mogelijkheden van allerlei soorten fietsen. Het Zwitserse *FutureBike* richtte bijvoorbeeld in 1993 als onderafdeling een tandemvereniging op. *Human Power* publiceerde verschillende bijdragen over nieuwe ontwerpen voor (rechtoppe) lastdriewielers voor de Derde Wereld en Mike Burrows, één van de oprichters van de BHPc, ontwierp net zo graag (innovatieve) rechtopfietsen als ligfietsen. De voorzitter van de IHPVA verklaarde op een gegeven moment uitdrukkelijk dat "al rider positions [are] at home in the IHPVA."³⁵ Voor deze HPV-ers is niet de voorkeur voor de ligfiets kenmerkend, maar de overtuiging dat de diversiteit van fietsontwerpen bijdraagt aan meer mobiliteit op menschrak. Ook binnen de NVHPV leeft deze opvatting, die onder andere werd uitgedragen door voormalig voorzitter Guus van den Beek: "Ik ben van mening dat *alle* fietsen HPV's zijn. [...] Ik zal nooit onvoorwaardelijk de pure ligfiets verdedigen. Ik ken de voordelen, maar ook de nadelen."³⁶ De vraag is of de NVHPV zich in de toekomst wil blijven profileren door een technische, politieke en sportieve belangstelling voor alle alternatieve en innovatieve vormen van fietsvervoer, of dat zij zich van andere fietsverenigingen wil onderscheiden door de voorkeur voor een bepaald model fiets - zoals je nu eenmaal ook MTB-clubs en wielrenverenigingen hebt.



IHPVA-voorzitter Dave Kennedy: "Rijders in welke houding dan ook horen thuis in onze vereniging."



Allwelder, winnaar van de 365-dagenfietswedstrijd. Foto Janus Visser, 2003-2

REFERENTIES

Referenties

- ① Statuten NVHPV, <http://www.ligfiets.net/nvhpv/statuten.php3>
- ② Beleidsplan 1986, HPV-nieuws 1986-1.
- ③ Beleidsplan NVHPV 2000 in zicht, Ronald van Waveren, HPV-nieuws 1999-3, pagina 4.
- ④ *Het geheim van succesvolle organisaties*, André de Waal. www.hpcenter.nl
- ⑤ www.sneffijtsroute.nl
- ⑥ www.intercityfietsers.nl
- ⑦ groups.google.com/group/ligfiets
- ⑧ Verenigingsweekend februari 2004, <http://www.ligfiets.net/nvhpv/notulen.php3?id=130>.
- ⑨ Resultaten Cycle Vision Enquête, Bestuursnotulen 17 december 2008.
- ⑩ *Human Power* 1 (1977) 1:10.
- ⑪ *Blueprint*, pagina 79.
- ⑫ *Human Power* 8, spring 1982.
- ⑬ *BHPC Newsletter* 1, 1.
- ⑭ Vytas Dovydenas, (1990), *Velomobile*. Berlijn, Verlag Technik.
- ⑮ HPV-nieuws 1984-1.
- ⑯ HPV-nieuws 1985-4.
- ⑰ HPV-nieuws 1989-2.
- ⑱ HPV-nieuws 1993-6.
- ⑲ HPV-nieuws 1995-1.
- ⑳ HPV News 1991-1.
- ㉑ HPV-nieuws 1991-1.

Overige bronnen

Hoofdstuk 2 is grotendeels gebaseerd op de verenigingsbladen van diverse HPV-verenigingen, vooral *Human Power* en *HPV News* (IHPVA), de *BHPC Newsletter* en *HPV-nieuws/Ligfiets*.

Bovendien zijn naast de referenties hiernaast, de volgende publicaties geraadpleegd:

Anoniem, *The history of IHPVA. Human power 1977-1*, pagina's 10 en 19.

G. Fehlau, *Das Liegerad*. Kiel, Moby Dick Verlag, 1996.

C. Kyle, *A history of human-powered land vehicles and competition*. In A.V. Abbott, D.G. Wilson editors, *Human-powered vehicles*, pp. 95-111. Champaign, Illinois, *Human kinetics*, 1995.

C.R. Kyle, *A brief history of the international human-powered vehicle association 1976-1998*. *Cycle History: proceedings of the international cycling history conferences*, 12, pagina's 134-145. 2001.

James C. McCullagh (red.), *Pedal power in work, leisure and transportation*. Emmaus Pennsylvania, Rodale Press, 1977.

M. Pohl editor, *HPV Chronik, 10 Jahre HPV. Eine Chronik und mehr* Erlangen, HPV Deutschland e.V. 1995.

A. Schmitz, T. Hadland, *Human power: the forgotten energy 1913-1992*. Le Thor, Coventry, 2000.

D.G. Wilson, J. Papadopoulos, *Bicycling science*. MIT Press, Cambridge Massachusetts, 1974 1e editie, 2004 3e editie.

D.G. Wilson, *An Englishman's nostalgic look back*. In *Technology review* 1979-81 (October), pagina 53.

D.G. Wilson, *The development of modern recumbent bicycles*. In A.V. Abbott, D.G. Wilson editors, *Human-powered vehicles*, pp. 113-127. *Human kinetics*, Champaign Illinois, 1995.

D.G. Wilson, R. Forrestall, D. Henden, *Evolution of recumbent bicycles and the design of the Avatar Bluebell*. In A.V. Abbott, editor, *Second international human powered vehicle scientific symposium, proceedings* (pp. 92-103). IHPVA, Indianapolis, 1983.

D.G. Wilson, *A blueprint for an HPV revolution*. In A. V. Abbott editor, *Third international human powered vehicle scientific symposium, August 28 and 29, 1986. Proceedings*, pp. 79-83. IHPVA, Indianapolis, 1986.

Illustraties

- ① Foto Wendo Schipper, *Ligfiets* & 2009-3.
- ② Landelijke ligfietsdag 25 maart 2007, foto Bas de Meijer.
- ③ Cycle Vision 2009 Tilburg, foto Bas de Meijer.
- ④ Start 100 km race, Cycle Vision 2007 Sloten.
- ⑤ Human powered airplane, HPA.
- ⑥ Schetsen Derk Thijs.
- ⑦ Richard Ehrlich trekt de zesjarige Lauren Ball achter zijn *Current Designs Kawak* met Bob Stuarts *Spin Fin pedal-aandrijving*, foto Michael Lampi, <http://snorlax.lampi.org/mike/Boating2000>.
- ⑧ *Silver Swan* gebouwd door Alexander Gäbler, bron www.humanpoweredboats.com.
- ⑨ Hindernis bij Nieuwer ter Aa, foto Mirjam van den Hout.
- ⑩ *Ligfiets* & 2007-3, foto Constantijn Bonebakker.
- ⑪ Cycle Vision 2007, foto Bas de Meijer.
- ⑫ Cycle Vision 2008, foto Bas de Meijer.
- ⑬ Uit *Ligfiets* & 2009-6, kaartje Hans Nieuwstraten.
- ⑭ Probeerparcours Cycle Vision 2007, foto Bas de Meijer.
- ⑮ Beurs Cycle Vision 2009, foto Bas de Meijer.
- ⑯ NVHPV-stand op Cycle Vision, foto Bas de Meijer.
- ⑰ Velodrome en Cycle Vision-beurs, foto Bas de Meijer.
- ⑱ Barbara Buatois, foto Bas de Meijer.
- ⑲ *Ligfiets* & 2009-3 over Cycle Vision 2009, foto Bas de Meijer.
- ⑳ Eva Navrátilová, Trias Den Haag 2009, foto Toni Cornelissen.
- ㉑ Chester Kyle, uit A. Pooch, *Die Wissenschaft vom schnellen Radfahren*. Windeck, LD-Verlag 2009.
- ㉒ De Vector op omslag van *Scientific American*, december 1983.
- ㉓ *Human Power* nummer 1.
- ㉔ HPV News, blad van de IHPVA, 2006.
- ㉕ *Pedal power, in work, leisure and transportation*, edited by James C. McCullagh.
- ㉖ Omslag van *Bike Culture Quarterly* 5, 1995.
- ㉗ Toekomstbeeld uit Dovydenas, *Velomobile*, pagina 104.
- ㉘ Eerste *Human Power*-bulletin in Nederland, 1984.
- ㉙ *Ligfiets.net* in 2009.
- ㉚ Logo zelfbouwrubriek in *HPV-nieuws* (1999-2009), Bauke Muntz.
- ㉛ *Ligfiets* & 2006-1.
- ㉜ *Shepa*, door Bauke Muntz en Harry van der Liende voor *Bike 2000 Construction Contest*.
- ㉝ *Wétwing*. Bouwer Jochen Ewert, piloot Ernst Eschbach, bron www.humanpoweredboats.com.
- ㉞ *Ligfiets.net* in 2010.
- ㉟ HPV News.
- ㊱ Christine in de *Alleweder* in 2003, foto Janus Visser.
- ㊲ Ligfietswinkel Amsterdam.
- ㊳ Cycle Vision 2009-4, foto Marcel Vriezolk.
- ㊴ Willemijn, ronde-miss Cycle Vision 2009.
- ㊵ Tijdwaarnemers Toni Cornelissen en Gerard Arends, foto Wim Schermer.
- ㊶ Tijdwaarnemers Cycle Vision 2008,

foto Bas de Meijer.

- ① NVHPV-stand op Cycle Vision 2009, foto Clara Goedhart.
- ② Algemene ledenvergadering 2004, foto André Vrieling.
- ③ NVHPV-bestuur 2009, foto Bas de Meijer.
- ④ Bert Hoge en Rembrandt Bakker bezig met bandentest, Algemene ledenvergadering 2004, foto André Vrieling.
- ⑤ Beurs Cycle Vision 2007, foto Wim Schermer.
- ⑥ Beurs Cycle Vision 2007, foto Wim Schermer.
- ⑦ Op Pad Beurs 2004, foto André Vrieling.
- ⑧ Tocht met Fietsersbond 2009, foto Bas de Meijer.
- ⑨ Transponders klaar voor wedstrijd Breda 2007, foto Bas de Meijer.
- ⑩ Artikelen in *Ligfiets* & 2008-5 en 2009-1 over klimmen op een ligfiets, illustratie Hans Nieuwstraten.
- ⑪ Spier-tot-vezel, illustratie Hans Nieuwstraten, *Ligfiets* & 2006-6.
- ⑫ *Ligfiets* & 2009-1, foto Frans Rubsaet.
- ⑬ *Ligfiets* & 2006-4, foto Frank Brokhorst.
- ⑭ *Ligfiets* & 2006-5, foto David Gardiner.
- ⑮ Het in 2010 vernieuwde *Ligfiets.net*.
- ⑯ Landelijke ligfietsdag 2007, foto ACE.
- ⑰ U-bocht Maarsseveense Plassen, foto Maarten Sneep.
- ⑱ en ⑲ Fietspad Amsterdam-Rijnkanaal, foto Maarten Sneep.
- ⑳ Stroopwafeltocht 2009, foto Petra Duits.
- ㉑ en ㉒ Paastreffen 2009, foto Bas de Meijer.
- ㉓ Herfsttreffen 2007, foto Bas de Meijer.
- ㉔ Kinderprobeerparcours Cycle Vision 2008, foto Wim Schermer.
- ㉕ Cycle Vision 2008, foto Bas de Meijer.
- ㉖ Wereldkampioene 2009, foto Bas de Meijer.
- ㉗ Marcel Goudswaard bij Roparun 2008.
- ㉘ Internetbanner, foto Bas de Meijer.
- ㉙ Affiche, foto Wilfred Ketelaar.
- ㉚ Slide uit presentatie van L.L.M. Veldhuis, thema-dag aerodynamica, februari 2008, Delft.
- ㉛ Eva Navrátilová, *Ligfiets* & 2008-3, foto Toni Cornelissen.
- ㉜ Cycle Vision, *Ligfiets* & 2008-4, foto Maarten Sneep.
- ㉝ Europees kampioen Daniëlle van der Waard, *Ligfiets* & 2005-5, foto Frederik van de Walle.
- ㉞ EK Roeifietsen, *Ligfiets* & 2007-5, foto Sijbrand Treffers.
- ㉟ Op kartbaan Breda.
- ㊱ Uursrace Cycle Vision 2009, foto Bas de Meijer.
- ㊲ Recordweekend Apeldoorn oktober 2009, foto Wim Schermer.