

Menskracht Maakt Mobiël

De Nederlandse Ligfietsvereniging NVHPV
Toen – Nu – Straks



Menskracht maakt mobiel

De Nederlandse Ligfietsvereniging NVHPV

Toen – Nu – Straks

Maart 2010

Auteur: Kees van Malssen

Bijdragen: Rembrandt Bakker, Paulus den Boer, Rein Boersma, Toni Cornelissen, Robert van Dommelen, Harrie Haenen, Heero Hacquebord, Jos Hendriks, Jaap-Andre de Hoop, Henk Husken, Martin de Jong, Frank van der Laan, Jack Leenders, Jan Limburg, Willem Piccér, Robin Pols, Gerrit Ruiters, Ida Sabelis, Wim Schermer, Gerrit Schoone, Marjolein van Schoot, Jos Sluijsmans, Theo de Smidt, Maarten Sneep, Manuel Stoffers, Paul Voerman, Wijnandt de Vries, Niels van der Wal, Hans Wessels

Foto's& illustraties: Hankie Bos, Toni Cornelissen, Petra Duits, Mirjam van den Hout, Eveline Kooiman, Bas de Meijer, Bauke Muntz, Hans Nieuwstraten, Wim Schermer, Maarten Sneep, André Vrielink, Arjan Vrielink, Frederik van de Walle, Bastiaan Welmers

Opmaak: Hans Nieuwstraten

Samenvatting (max 2 A4)

Samenvatting volgt. Zie voorlopig “hoofdstuk 5 Conclusies”.

Inhoud

1 Inleiding.....	4
1.1 Vooraf.....	4
1.2 Overwegingen	5
1.3 Keuzes maken.....	9
1.4 Contouren van de vereniging.....	10
2 De historische achtergrond van de NVHPV.....	12
2.1. De internationale context: speed, politiek en techniek.....	12
2.2. Karakter en ontwikkeling van de NVHPV	16
3 De vereniging.....	21
3.1 Leden.....	21
3.2 Bestuur.....	23
3.3 Vrijwilligers en betaalde werkzaamheden.....	23
3.4 Commissies.....	24
3.5 Externe relaties.....	25
3.6 Financieel & bezittingen.....	27
4 Activiteiten van de vereniging.....	28
4.1 Communicatie & Informatie.....	28
4.2 Infrastructuur.....	32
4.3 Evenementen, toertochten en treffens.....	33
4.4 Techniek, Wetenschap en ontwikkeling.....	38
4.5 Sport.....	40
4.6 Consument en Commercie.....	42
5 Conclusies.....	43
Referenties	44
Dankwoord.....	45
Verantwoording illustraties.....	45
Appendices.....	46
Appendix 1 Beleidsplan 1986 (jaarplan).....	46
Appendix 2 Beleidsplan “2000 in zicht” Ronald v Waveren, 1999.....	47
Appendix 3 Voorbeeldbegroting.....	49
Appendix 5 Tijdpad en doelen.....	53
Appendix 6 Checklist nieuwe initiatieven.....	54
Appendix 7 Afkortingen.....	56

1 Inleiding

1.1 Vooraf

Hier ligt het dan: *Menskracht maakt mobiel*, het plan dat de koers van de ligfietsvereniging NVHPV¹ voor de periode 2010-2020 beschrijft. Een kennismaking voor oude en nieuwe leden, mensen voor wie voortbeweging op eigen kracht (HPV) iets betekent.

De vereniging is 25 jaar geleden opgericht door mensen die enthousiast met de HPV gedachte aan de slag gingen. Verderop is in hoofdstuk 2 uitgebreid te lezen hoe de vereniging is ontstaan en hoe deze in de loop der jaren is gegroeid en zich heeft ontwikkeld tijdens het werken aan de doelstelling:

Het bevorderen van het gebruik en de ontwikkeling van voer-, vaar- en vliegtuigen die worden aangedreven door de menselijke spierkracht. [1]

Het is een gezellige en veelzijdige vereniging geworden waar van alles gebeurt, zoals het toevallig gegroeid is. Het is echter de vraag of op deze wijze onze doelstelling het beste wordt gediend. Tijd dus om een balans op te maken: wat is er in 25 jaar bereikt? En wat willen we in de komende 10 jaar voor elkaar krijgen? En hoe gaan we dat doen?

Met heldere doelstellingen voor de komende tijd maken we de juiste keuzes over waar we mensen, energie en geld in steken. Dat geeft richting en houvast aan leden, bestuur en vrijwilligers. Het zorgt voor een slagvaardige en effectieve vereniging. En het is ook logisch dat je niet alleen je voertuig, maar ook je vereniging zo efficiënt mogelijk maakt!

Scherpe doelen met een duidelijke planning laten zien of je de juiste dingen doet. In een levend plan dat aangepast kan worden als tijden en omstandigheden veranderen. Dus blijven luisteren naar elkaar en de maatschappij.

Een koers uitzetten gaat het beste als je een doel in de verte hebt. Daarmee gaat dit plan aanzienlijk verder dan de eerdere beleidsplannen die in de NVHPV archieven terug te vinden zijn [2,3,8]. Vergelijk het met fietsen: als je kijkt naar een punt ver voor je uit kost het weinig moeite om rechtdoor te gaan. Kijk je de hele tijd vlak voor je wiel, dan ga je slingeren.



11 Veel ligfietsers op de weg tijdens de landelijke ligfietsdag

Uitgangspunt is de vereniging zoals die nu is, maar voor de toekomst moeten keuzes gemaakt worden. Dat betekent ook verandering om de vereniging open, actiegericht en zichzelf vernieuwend te maken. Betrokkenheid en motivatie van vrijwilligers en snelle besluitvorming naast een goede dialoog en samenwerking naar binnen en naar buiten. Hiermee maken we van de NVHPV een vereniging die effectief en succesvol bezig is en mooie resultaten voor de mens aangedreven voertuigen bereikt [4]. Het is wel belangrijk om realistisch te zijn met de

¹ Voluit: Nederlandse Vereniging voor Human Powered Vehicles

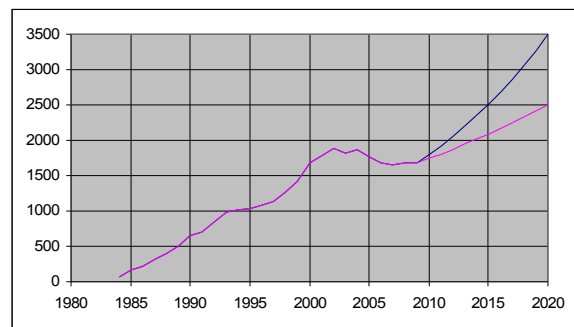
doelen. We kunnen veel willen, maar als het niet kan doordat er geen mensen of middelen zijn, dan moet het soms anders of later.

In dit plan komen eerst de argumenten op tafel die bij bepaalde vragen horen (1.2). Dat leidt tot keuzes (1.3) en de contouren van de vereniging (1.4). In hoofdstuk 3 wordt duidelijk hoe de vereniging eruit zal gaan zien en in hoofdstuk 4 welke activiteiten daar bij horen. Voor een aantal zaken wordt een concrete invulling gegeven. Voor andere delen wordt een globale schets gegeven die later kan worden uitgewerkt. Op de een of andere manier zullen sociale aspecten, regelgeving, materiaalkunde, samenwerking met universiteiten, kennisinstituten, verenigingen in binnen- en buitenland en nog veel meer terug te vinden zijn.

Menskracht maakt mobiel, is in nauwe samenwerking met de leden opgesteld. Velen hebben een bijdrage vooraf geleverd en anderen hebben bij het uitwerken hun steentje bijgedragen. Daarmee moet het een breed gedragen plan zijn. Als bestuur gaan we er vol vertrouwen mee aan de slag. Doet u ook mee?

1.2 Overwegingen

Hoewel er in 25 jaar flink wat is bereikt voor de doelstelling, is er nog veel meer mogelijk. Er is echter een grens aan beschikbare mensen en middelen. Daardoor kan maar een deel van de vele mogelijke plannen worden uitgevoerd, helaas is alles doen onmogelijk. Door bewust een beperking te kiezen en te concentreren op een deel van de doelstelling, zal er uiteindelijk meer bereikt worden. Die keuzes moeten op verschillende gebieden gemaakt worden. De kunst is om de soms haaks op elkaar staande opinies en wensen van de leden met elkaar in overeenstemming te brengen, of in ieder geval duidelijk te maken dat ze gehoord en gerespecteerd zijn. De NVHPV is een zeer gevarieerde vereniging met een grote diversiteit aan mensen. Dat is een rijkdom die gekoesterd mag worden. In dit hoofdstuk *Overwegingen* komen de verschillende argumenten over discussiepunten aan bod. Het zijn statements van leden en gedachten die rond gaan. Uiteindelijk wordt alles tegen elkaar afgewogen tot de keuzes voor de vereniging (zie 1.3).



12 Ontwikkeling ledenaantal NVHPV
(vanaf 2010 prognose)

1.2.1 Alleen ligfietsen of ook HPA/HPB



121.1 De spannendste fase van het varen met een hydrofoil: Het omhoogkomen uit het water.

De eerste en misschien wel belangrijkste keuze is of de vlieg- en vaartuigen (HPA en HPB) deel van de vereniging moeten blijven. Deze takken van de Human Power boom staan nadrukkelijk in de doelstelling en spreken tot de verbeelding. Ze hebben dan ook flink wat pleitbezorgers onder de leden. Er wordt gevraagd om extra impulsen op dit vlak, bijvoorbeeld door het instellen van een ontwikkelingsprijs en meer wedstrijden. Ook moet er meer aandacht voor komen in ons blad. Juist omdat er al zoveel geligfiets wordt, heeft extra aandacht daar niet zoveel effect als een flinke inzet te water en in de lucht. Hier is ook nog de meeste ruimte voor zelfbouwers.

Ligfietsers kunnen hun voertuig gewoon kopen maar HPA- en HPB-ers zullen zelf aan de slag moeten. Het is ook een bron van verdere technische ontwikkelingen die overgedragen kan worden over en weer. Tenslotte kunnen de HPA en HPB activiteiten ook voor ligfietsers heel boeiend en inspirerend zijn, ook als ze er zelf niets mee doen.

Anderen betogen het omgekeerde. Voor de overgrote meerderheid van de leden is de ligfiets het belangrijkste, de naam NVHPV is nietszeggend en kan het beste gewijzigd worden in *De Nederlandse Ligfietsvereniging*. Door de HPA en HPB takken te snoeien kan alle aandacht en energie gericht worden op die tak die in de dagelijkse praktijk toegepast kan worden: de ligfiets. Dat is het voertuig waar in de praktijk werkelijk verschillen gemaakt kunnen worden. Bovendien zullen de HPA en HPB pleitbezorgers ook bij zichzelf te rade moeten gaan waarom er in de afgelopen 25 jaar zo weinig op dit gebied via de vereniging tot stand is gekomen. Kennelijk is de belangstelling er wel, maar ontbreekt de drijfveer om dat in daden om te zetten. Veelzeggend is daarbij dat de meest in het oog springende HPA en HPB resultaten van de afgelopen 25 jaar in Nederland volledig buiten de NVHPV hebben plaatsgevonden.



121.2 Op menskracht kan voldoende snelheid ontwikkeld worden om er op te waterskien.

1.2.2 Vrijwilligers/betaald werk

Al enige jaren wordt voor een beperkt aantal taken binnen de vereniging een vrijwilligersvergoeding gegeven. Met name voor taken die essentieel zijn voor het goed functioneren van de vereniging [3]. Wanneer de vereniging groter wordt, of aanzienlijk meer plannen wil uitvoeren, kan het nodig zijn om meer mensen een financiële vergoeding te geven voor deze taken. Wanneer het wenselijk wordt geacht om dit op grote schaal te doen, moet daar geld voor gevonden worden. Een bijkomend risico is dat mensen die nu onbetaald grote inspanningen verrichten of verricht hebben, zich achtergesteld gaan voelen en ofwel stoppen, danwel ook een vergoeding willen. Een zorgvuldige afweging van de voor- en nadelen is essentieel.

Daarnaast is het inkopen van werk door uitbesteding (freelancers / dienstverleners) een optie. Voor het echt in dienst nemen van mensen om bepaalde taken uit te voeren is de vereniging voorlopig nog veel te klein.

1.2.3 Lobbyclub of niet

Ligfietsers worden geconfronteerd met onbegrip en vooroordelen, maar ook met hindernissen onderweg. Om ‘het gebruik’ te bevorderen moet hier wat aan gedaan worden. En hoewel een enkeling het lobbyen over wil laten aan anderen (met name de Fietzersbond), zien vele anderen de club toch ook als een belangenbehartiger. De vereniging moet werken aan een betere bekendheid van de ligfiets, acceptatie in de maatschappij en het slechten van infrastructurele hindernissen. Juist waar dergelijke problemen specifiek zijn voor ligfietsers moet onze vereniging er wat mee doen.



123 Met een velomobiel is een U-bocht constructie niet alleen te passeren (Nieuwer ter Aa).

In het mobiliteitsdebat kan de vereniging zich veel actiever opstellen. Nu wordt vooral de tegenstelling auto – openbaar vervoer belicht, terwijl juist de fiets het grootste potentieel heeft om de leefbaarheid in ons land te verbeteren. Met name op de wat langere afstanden (10-50 km) in het woon-werk verkeer kan de ligfiets een grote(re) rol spelen. Een goede infrastructuur is hierbij essentieel.

Lobbywerk vergt veel inzet van mensen en middelen en bovendien worden je argumenten zwaarder naarmate je een grotere achterban hebt. Een flinke toename van het aantal leden en sympathisanten is dus noodzakelijk.

1.2.4 Bedrijven en de vereniging

Ligfietsbedrijven hebben geen bestaan zonder ligfietsers en andersom is het voor ligfietsers wel erg prettig dat er goede fietsen worden gemaakt. Het zou dus logisch zijn als er een goede band tussen ligfietsers en bedrijven en dus ook tussen bedrijven en de vereniging zou zijn. Veel van de bedrijven zijn echter vrij klein en vormen soms niet meer dan een deeltijdtak. Onder zulke omstandigheden is het moeilijk een eigen branche-organisatie op te zetten of goede banden met de vereniging te onderhouden. Dat kan zelfs zover gaan dat er van een relatie nauwelijks sprake is en het als onverschilligheid of desinteresse ervaren wordt. Door het ontbreken van een goede, effectieve branche organisatie blijft de ontwikkeling van de bedrijvigheid achter bij de mogelijkheden. En dat is weer jammer voor de (potentiële) ligfietsers, die daardoor bijvoorbeeld minder specialisten vinden, die ook nog eens niet alle ‘normale’ winkeluren open zijn. Er is veel liefde voor het ligfietsen, maar het verschil in bedrijfsvoering met de meeste reguliere fietsenzaken en andere bedrijven is groot. Voor nieuwkomers in ligfietsland is de a-commerciele houding van sommige verkopers een afknapper. Hoewel het wenselijk is dat deze situatie verandert, is het de vraag of de verantwoordelijkheid daarvoor bij de vereniging ligt. Het goed laten functioneren van bedrijven hoort bij de ondernemer thuis die zijn eigen risico's moet dragen. Men zou zelf in staat moeten zijn om branchebrede promotie te ontwikkelen en dit niet moeten afschuiven op de vereniging.

1.2.5 Ligfietsen vs 'gewoon' fietsen

In letterlijke zin is elke fiets een HPV. Toch richt de vereniging zich vooral op ligfietsen. Vraagt de doelstelling om elk soort HPV te bevorderen, dus ook de omafiets en de step? Of moet iedereen zich zo geavanceerd mogelijk verplaatsen?

Veel leden zien die tegenstelling niet zo en gaan er vanuit dat ook de racefietsen een HPV'er is. Ze zien liever iemand op een rechtopfiets dan in een auto. Ze wijzen er ook op dat in sommige situaties een rechtopfiets handiger is. Vooral in een sociale context zolang ligfietsen niet doorsnee zijn. Het is duidelijk: elke soort fiets heeft zijn eigen voor- en nadelen, ook de ligfiets. Zo hebben ligfietsen – afhankelijk van het type – hun specifieke voordelen. Die mogen best op informatieve wijze naar voren gebracht worden, zonder de nadelen te verbloemen. Net zoals spannende innovaties bij 'gewone' fietsen bij ons onder de aandacht mogen worden gebracht.



25 De voorzitter tijdens Cycle Vision
boven 2007, onder 2008

1.2.6 Hybride aandrijving

Een ander hot item is elektrisch (ondersteund) fietsen. Op het gebied van elektrische aandrijving vinden veel ontwikkelingen plaats. Elektrisch ondersteunde fietsen zijn niet zuiver Human Powered en bovendien zorgt een motortje in je fiets voor wettelijke beperkingen en extra voertuigeisen.

Maar juist elektrisch ondersteund fietsen kan voor veel mensen het verschil betekenen tussen automobilititeit en (semi)HPV mobiliteit. Juist met een elektrisch ondersteunde ligfiets kom je op een comfortabele manier veel verder.

Voor een deel van de leden is elke vorm van alternatief vervoer interessant en daaronder vallen dus ook de hybride aandrijvingen. De vraag is wat belangrijker is: zuiver in de leer zijn of zoveel mogelijk mensen binnenboord hebben?

1.2.7 Ontwikkelen of gebruik bevorderen?

De technische kant van vervoer op de ligfiets heeft traditioneel veel aandacht gekregen binnen de vereniging. De ontwikkelingen in 25 jaar zijn dan ook enorm geweest. En er zijn nog tal van mogelijkheden om (lig)fietsen verder te ontwikkelen, zeker met de nieuwe materialen die de laatste tijd beschikbaar zijn gekomen.

Het ontwikkelen van ligfietsen is echter iets dat vooral technisch onderlegde mensen aanspreekt en floreert vooral door onderling ontwerpen en ideeën te bespreken. Het helpt hierbij goed als iedereen elkaar kent; ons-kent-ons. Dit maakt het een tamelijk intern gerichte bezigheid die niet zo goed samenvalt met het bevorderen van het gebruik door anderen, de a-technische mensen voorop. Toch is dát van groot belang, want een toename van het aantal ligfietsers is een zichzelf versterkend iets: hoe meer ligfietsen mensen zien, hoe sneller ze deze zelf ook zullen overwegen. Voor het bevorderen van het gebruik is publiciteit en een naar buiten gerichte houding erg belangrijk.

De keuze die hier ligt is om vooral technisch onderling bezig te zijn en naar buiten toe vooral te laten zien hoe geweldig het allemaal is. Kiezen we ervoor om een select gezelschap te blijven, of gaan we met een open houding de wereld in en laten we mensen vooral kennismaken en zelf hun oordeel vellen?

1.3 Keuzes maken

In de praktijk is het kiezen voor 'ligfietsvereniging' al jaren geleden gebeurd. Het formeel afserveren van HPA en HPB verandert daar weinig aan. De naam is ook in de praktijk al *Nederlandse Ligfietsvereniging*. Dat kan als erkende bijnaam in het huishoudelijk reglement opgenomen worden. In officiële stukken zal altijd NVHPV toegevoegd blijven worden.

Hiermee wordt aangesloten bij de namen van ons blad en de internetsite. Die laten zien dat de ligfiets dominant is, hoewel de rest zeker welkom is. De inspiratie die HPA en HPB opleveren rechtvaardigt dat deze onderdelen gehandhaafd blijven. Activiteiten worden echter pas ondersteund als ze door actieve leden worden opgezet. Publicitair en in technische ontwikkelingen hebben ze ook een toegevoegde waarde (zie hiervoor de scriptieprijs, hoofdstuk 4.4.3). Op de hoofdlijnen zal het de ligfiets zijn die de vereniging toekomst geeft en waar dan ook de inzet van mensen en middelen op geconcentreerd wordt.

Was het 25 jaar geleden nodig om je eigen fiets te maken als je wilde ligfietsen, tegenwoordig kun je ze zo kopen. Er is flinke technische vooruitgang geboekt. Het lijkt daarom zinnig om ons in de komende periode vooral te concentreren op het bevorderen van het gebruik. Een toename in gebruik leidt namelijk tot een grotere afzetmarkt voor de bedrijven, waardoor voor hen de mogelijkheden om technische vernieuwingen in de markt te brengen groter worden. Bevorderen van gebruik betekent zowel het wegnemen van belemmeringen, door het bevorderen van een goede infrastructuur die rekening houdt met de hogere snelheid van ligfietsers, als het promoten van ligfietsen, waardoor meer mensen vaker en verder met de (lig)fiets zich zullen verplaatsen.

Het zelf bouwen wordt vooral ondersteund door de zelfbouwhoek op www.ligfiets.net en het publiceren in het blad. Zowel blad als internetsite mogen verder versterkt worden om communicatie naar binnen en naar buiten te verbeteren.

Het bevorderen van het gebruik vereist een open houding en actief en veelvuldig naar buiten treden van de vereniging. Informatie over ligfietsen moet veel vaker dan nu het geval is ook bij mensen terecht komen die er nog niet expliciet naar zoeken. Aspirant ligfietsers moet het makkelijker gemaakt worden om de weg naar de juiste ligfiets te vinden en de vereniging moet het vanzelfsprekende aanspreekpunt worden voor lange afstand fiets infrastructuur. Hiervoor zal de vereniging zich nadrukkelijker als belangenbehartiger opstellen en zich actief mengen in het publieke debat.

Natuurlijk zijn ligfietsen ook fietsen. Alle fietsgebruik mag worden gestimuleerd en de voor- en nadelen van verschillende fietsvormen kunnen nooit genoeg aandacht krijgen.



13 Meer mensen kennis laten maken met het ligfietsen.

Ontwikkelingen van ‘gewone’ fietsen kunnen belangrijk zijn voor de verdere ontwikkeling van ligfietsen, en omgekeerd. In de brede zin zijn dus alternatieve en innovatieve fietstechnieken interessant.

Het is verstandig om bij alle soorten fietsen niet alleen naar de technische en rationele overwegingen te kijken, maar ook te letten op sociale en niet-rationele argumenten. Dat speelt vooral een rol omdat velen ligfietsen nog als apart en bijzonder zien. Hier kan wat aan gedaan worden door ligfietsers prominent in beeld te brengen. Sociale gebeurtenissen als toertochten, ontmoetingen en Cycle Vision spelen daar een belangrijke rol in.

Om dit allemaal voor elkaar te krijgen is het van belang om de vereniging flink te laten groeien. Zowel in ledenaantal als in activering van de leden. Bij verdubbeling van het aantal actieve leden kan er al zonder groei in aantal veel meer bereikt worden. Ook hiervoor is een open, naar buiten gerichte houding van belang. En daar mag ook in geïnvesteerd worden. Er is een stevige wisselwerking: meer bekendheid van de vereniging levert meer leden en sympathisanten, levert meer lobbykracht en daarmee weer meer bekendheid van de vereniging. Dit moet uitlopen op een opwaartse spiraal.

Vrijwilligers blijven het hart van de vereniging. Zij dragen verantwoordelijkheid over hun taken, die wel vrijwillig, maar beslist niet vrijblijvend zijn. Het is dan ook van belang dat de organisatie rondom de vrijwilligers in orde is, dat ze weten waar ze aan toe zijn en wat wel en wat niet van ze verwacht wordt. Waardering voor inzet en opbouwende kritiek horen daar bij. En als dat noodzakelijk blijkt, kan ook de vrijwilligersvergoeding hierin een beperkte rol spelen. Echter nooit als alternatief voor oprechte betrokkenheid vanuit het bestuur en de leden!

Wedstrijden houden een prominente rol binnen de vereniging. Publicitair kunnen ze veel meer worden uitgebuit dan in het verleden het geval is geweest. Het mooie is dat wedstrijden drie doelen tegelijk kunnen dienen: publiciteit door spannende wedstrijden, technische ontwikkelingen doordat ze de fietsen sneller maken en sociale versterking doordat mensen lol hebben aan het fietsen en bij de wedstrijden een mooie ontmoetingsplek hebben.

De banden met de ligfietsbedrijven moeten flink worden aangehaald. Partnerschap en samenwerking wordt het uitgangspunt. Ligfietsers en ligfietsbedrijven hebben elkaar nodig en het invoeren van een functioneel bedrijfslidmaatschap ligt dan ook voor de hand. Wanneer dit goed uitgewerkt kan worden is dat een pure win-win situatie.

1.4 Contouren van de vereniging

In de komende jaren zal de vereniging flink groeien en zich ontwikkelen naar een club die naar buiten gericht is en actief informatie en motivatie verspreidt, in samenwerking met diverse partners. De hoogste prioriteit wordt gegeven aan het bevorderen van het gebruik van ligfietsen, zowel door meer mensen op de ligfiets te krijgen als door het verbeteren van infrastructuur, regelgeving en sociale context.



14.1 Veel informatie op de beurs tijdens Cycle Vision

Ligfietsers en bedrijven zijn hierbij elkaars natuurlijke partner en zullen elkaar aanvullen en ondersteunen. Naast aandacht voor de krachtige mensen die snelheid kunnen maken en zich meten in wedstrijden en records, is er nadrukkelijk ook aandacht voor mensen die minder fit zijn. Juist voor hen kunnen de voordelen van ligfietsen het verschil maken bij vervoer wel of niet op eigen kracht.

Binnen de vereniging werken commissies in goede samenhang en met duidelijk omschreven taken en verantwoordelijkheden. Vrijwilligers tonen initiatief en verantwoordelijkheid en het nemen van gecalculeerde risico's wordt hierbij gewaardeerd, omdat dit tot een slagvaardige vereniging leidt waarin besluiten vlot worden genomen en uitgevoerd. Liever vier keer een goed initiatief en één keer teruggefloten dan geen initiatief!

Een belangrijke rol is weggelegd voor een hoogwaardig papieren tijdschrift (Ligfiets&) en een top internet site (ligfiets.net). Het blad verschijnt regelmatig en informeert en stimuleert de leden. De internetsite (ligfiets.net) is de informatiebron voor aspirant ligfietsers en mensen voor wie de ligfiets een optie is ook als ze het zelf nog niet beseffen. Voor dit laatste worden ook alternatieve themasites ingezet [5,6].



14.2 Een open vereniging en meer vrouwen op de ligfiets

De ligfiets en de vereniging worden verder onder de aandacht gebracht door promotie bij evenementen en door artikelen en advertenties bij tijdschriften, clubs en internetsites. Ook races zullen publicitair meer ingezet worden.

Technische ontwikkelingen worden bevorderd door publicaties in het blad en op de site. Op de zelfbouwhoek op internet kunnen mensen hun ervaringen delen. Verder worden ontwikkelingen gestimuleerd door recordraces, metingen, onderzoek en technische dagen van de Technische en Wetenschappelijke activiteiten commissie en het instellen van een scriptie prijs. Wetenschappelijk onderzoek wordt op de voet gevolgd en waar mogelijk gestimuleerd en gesteund.

De ligfiets is leidend in de activiteiten van de vereniging, maar er zal plaats zijn voor vlieg- en vaartuigen. Dit zowel door ruimte in het blad en op de site, als door middel van de scriptieprijs.

Zowel technische ontwikkeling als bevordering blijven dus een plek houden binnen de vereniging, maar de prioriteit komt duidelijk bij de bevordering te liggen. Bij het maken van keuzes voor activiteiten wordt dan ook goed gekeken naar hoe deze bijdragen aan de gemaakte keuzes (zie Appendix 6).

2 De historische achtergrond van de NVHPV

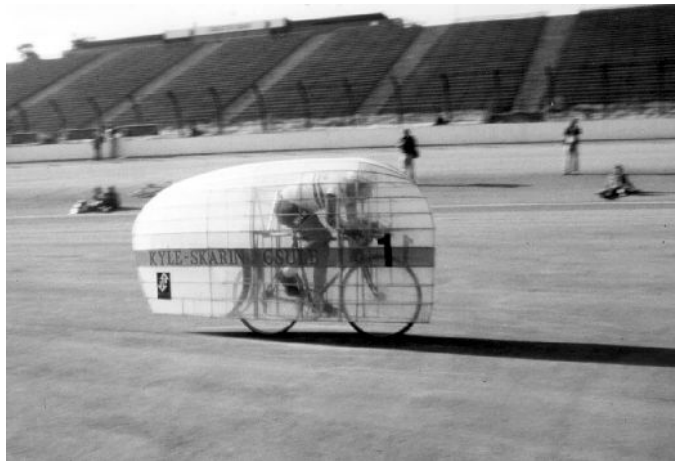
Manuel Stoffers

2.1. De internationale context: speed, politiek en techniek

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 een *beweging* met een doel en aanhangers was het aanvankelijk – 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



21 De Teledyne van Chester Kyle.

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 onder anderen Chester Kyle, docent ‘Mechanical Engineering’ 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

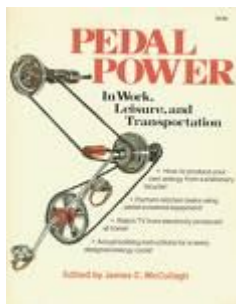
fietsen en andere HPVs was geen doel op zich. Kyle en de andere oprichters van de IHPVA hoopten dat de stimulans die uitging van de snelheidswedstrijden ‘radicale veranderingen en verbeteringen zou aanmoedigen in het door menskracht voortbewogen transport in de hele wereld’ [10]. Deze brede maatschappelijke doelstelling kwam ook naar voren in het eerste nummer van het verenigingsblad *Human power* (1977).

Politiek

Degene die binnen de IHPVA het meest uitgesproken was over de politieke of maatschappelijke ideeën achter de HPV-beweging, was David Gordon Wilson. Wilson raakte vrijwel vanaf het begin betrokken bij de IHPVA als lid van de Raad van Bestuur en vervolgens als jarenlange hoofdredacteur van *Human Power*. Hij was werkzaam als hoogleraar werktuigbouwkunde aan het prestigieuze Massachusetts Institute of Technology en hoofdauteur van het wetenschappelijke handboek *Bicycling science* (1974). Net als Kyle was

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.’

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 '40 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. Expliciet dan Kyle liet Wilson zich uit over de maatschappelijke noodzaak en de idealen van wat hij een 'HPV revolutie' noemde:

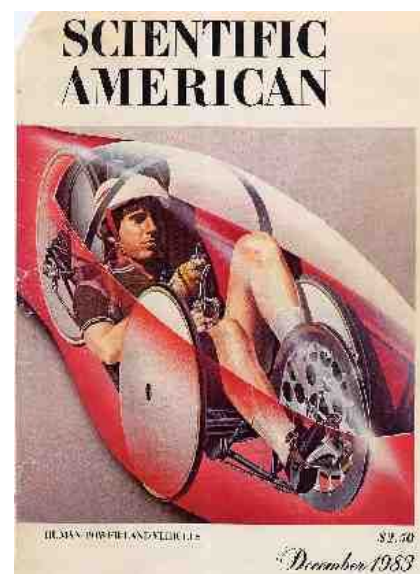


‘Om te komen tot een belangrijke toename in het gebruik van door menskracht voortbewogen voertuigen (HPVs) voor woon-werkverkeer, winkelen en recreatie dient er een verdere ontwikkeling van voertuigen plaats te vinden die ze makkelijker, veiliger en comfortabeler maakt’[11].

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 HPVs zou kiezen als hun vervoermiddel om te forenzen’, schreef Wilson in 1986 [11]. Binnen de IHPVA leidden dergelijke opvattingen in 1982 tot de organisatie van een reeks ‘practical vehicle’ competities naast de snelheidswedstrijden [12].

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 racerie, 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



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

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 '70 en '80. HPV-enthousiastelingen zijn eerder 'anders-modernisten', 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.



22 (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 HPVs [13].³ 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 *Bicycle Culture Quarterly* (1993-2000) en later *Velo Vision* (2000-)).

Voor de HPV-verenigingen in Zwitserland en 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 HPVs voor gehandicapten. Ook in de Oostblokvariant van de HPV-beweging, waarin de Litouwse ingenieur en hogeschooldocent Vytas Dovydėnas 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 [14].

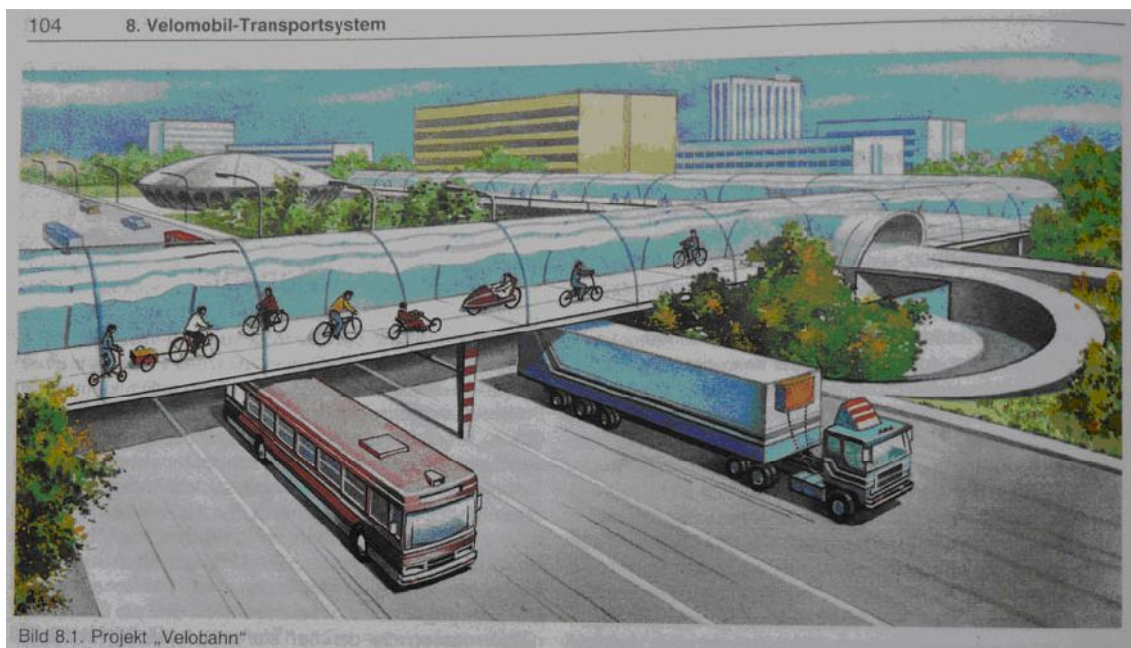


Bild 8.1. Projekt „Velobahn“
23 Een overdekte 'velobahn' met HPVs

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.'

2.2. Karakter en ontwikkeling van de NVHPV

Hoe lag de verhouding van *speed*, politiek en techniek bij de NVHPV? De Nederlandse HPV-vereniging stelde (en stelt) zich volgens haar statuten uit 1985 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 BHPV in Engeland hoofdzakelijk rond het organiseren van wedstrijden tussen verschillende unieke HPVs. 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 aërodynamica voor zowel de sport als het praktische en rekreatief 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 komt 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 speels met elkaar concurrerende technici en verwijdt 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 in Europa en misschien wel ter wereld. De belangrijkste ontwikkelingen sinds de jaren tachtig worden hieronder opgesomd.

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 gingen 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 wordt de meerderheid van de ligfietsers van zelfbouwers



Logo van de zelfbouwrubriek in *HPV Nieuws* (1999-2000), getekend door Bauke Muntz

consument. Dat betekende ook dat de technische aandacht in het verenigingsblad verschoof 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 presenteerden 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 ontbranden 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 meer leden zijn die actief vorm willen en kunnen geven aan de lichamelijke dan aan 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’ [17]. Inderdaad organiseerde de



24 Oliebollentocht 2004

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 steeds vaker georganiseerde toertochten plaats. Naarmate het aantal ligfietsers groeit, ontstonden er steeds meer lokale ligfietsclubs die de organisatie van ligfietsstochten op lokaal en regionaal niveau overnamen. Behalve bij de organisatie van enkele nationale toertochten – m.n. 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 mogelijk 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.' [18]. 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 snelfietspadennet' (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.



25 De Alleweder, winnaar van de 365-dagenfiets wedstrijd. Foto Arian Vrielink

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 HPVs. 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 kan zijn als vervanging 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* al terzijde opgemerkt dat 'onze ligfietsen [...] een van de beste alternatieve[n] [zijn] voor de auto' (1984-1). In 1989 wordt een 'werkgroep 365-dagenfiets' actief binnen de vereniging. Onder leiding van Guus van den Beek – in zijn dubbelfunctie 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 Alleweder, lanceerde de opmars van de velomobiel 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' [19]. 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 is 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 parochieblaadje 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 parochieblaadje 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' wordt

Model 2002. Na de eerste Sherpa in het rood niet meer dan een vijfde week-up, na het doen van ons tot dat gebied de Sherpa helemaal door te ontwikkelen tot productiviteit. Dit echter zonder voldoende financiële middelen. Het is dus de vraag: waarom 'ondersteunende organisatie' van pub. kant. Ik heb 8 aantal ten technisatie schieden gemaakt accoord met de bestelen ook maar één onderdeel te maken, en dat werkte goed; alle idelen gingen per mail heen en weer, werden tekenen, uitpakken of gingen voorlezen in de ha. Gelukkig konden we ook op extra navracht rekenen in de vorm van NVHPV-collega Pieter de Jong. Gezien hebben we grote resultaten gebekt met simpele middelen.



26 De Sherpa, nooit in productie gebracht totaal-concept

Dave Kennedy

All Rider Positions at Home in the IHPVA

President's Corner

This issue of HPV News has been guest edited and prepared by Kevin Pirell. The IHPVA appreciates the volunteer effort in this period of editorial transition for HPV News.

I am pleased to announce that Jim Kor of Winnipeg, Manitoba Canada has accepted the position of Editor for HPV News. Jim is a

dates and locations so that two events may be attended on one weekend. Don Berry is coordinating the Midwest series. Check the Calendar of events or call Don at infinity for additional details.

One of the articles in the upcoming issue is a review of the first IHPSC. While reviewing the text, I was reminded that many of the vehicles were standard upright riding position.

The trend has been in recent years to develop vehicles with a semi-recumbent riding position. In recumbent riding positions the rider presents less frontal area than an upright position rider, displacing less air at the same speed.

When one thinks back, many of the fastest vehicles were not recumbent, but prone. Allen Abbott's IHPSC winner was a prone bicycle, as was Gardner Martin's first competition HPV "Jaws". Steve Ball built one of the most successful linear drive HPV's "Dragonfly".

At recent IHPSC's the Varna, a tricycle using a full recumbent riding position has posted speeds in an unfaired condition that are difficult to reach by vehicles with a less extreme riding position, even with streamlining.

What has been described are the successes of vehicles with extremes in rider position. The IHPVA recognizes these variations and any in between, without restriction. It is hoped that the innovation that has been shown from the first IHPSC until now will continue to flourish unrestricted in the future.

INTERNATIONAL HUMAN POWERED VEHICLE ASSOCIATION
BOX 51255 INDIANAPOLIS, INDIANA 46251

mechanical engineer by profession, and has been working with HPV watercraft.

I feel that Jim will add some additional insight to our publication from an international perspective.

The Midwest HPV series is beginning to formulate event dates. I am told that there has been an effort to coordinate the event

genoemd [16]. 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 HP-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 pedaalaangedreven vliegmachines of boten, een aantal leden in de Vereniging heeft ook



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

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 rechtoppe tijdrijdfiets wel mee mocht doen in de HPV-wedstrijden. In buitenlandse HPV-verenigingen lijkt er een grotere fascinatie te bestaan voor de mogelijkheden van allerlei soorten fietsen. Het Zwitserse FutureBike richtte bijvoorbeeld in 1993 als onderafdeling een tandem-vereniging op. *Human Power* publiceerde verschillende bijdragen

over nieuwe ontwerpen voor (rechtoppe) lastdriewielers voor de Derde Wereld en Mike Burrows, een van de oprichters van de BHPC, ontwierp net zo graag (innovatieve) rechtop-fietsen als ligfietsen. De voorzitter van de IHPVA verklaarde op een gegeven moment uitdrukkelijk dat ‘all rider positions [are] at home in the IHPVA’ [20]. 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.’ [21]. 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.

3 De vereniging

De vereniging behartigt de belangen van haar leden. Belangen bij alles wat met ligfietsen te maken heeft: promotie, ontwikkeling, uitwisseling van ervaringen, ontmoeting, competitie, en ga zo maar door. Het is daarvoor belangrijk het lidmaatschap zo breed mogelijk te laten zijn. Op onderdelen wordt het specifiek, zodat je met elkaar aan de doelen van de vereniging kunt werken. In dit gedeelte van het beleidsplan wordt beschreven welke plek de leden binnen de vereniging hebben. Als lid, als vrijwilliger, als bestuurslid, kortom de hele organisatie komt aan bod. En natuurlijk kan hier ook gelezen worden hoe de activiteiten in goede banen geleid worden, door een goede afstemming van de verschillende bezigheden en het stellen van heldere doelen en kaders. Dit alles met genoeg flexibiliteit voor een gezonde toekomst.

3.1 Leden

Op dit moment kent de vereniging alleen het persoonlijk lidmaatschap, dat in de praktijk als gezinslidmaatschap geldt. Naar schatting is op dit moment circa 96% van de ligfietsers in Nederland geen lid van de vereniging⁴. Daar staat tegenover dat niet alle leden ligfietsers zijn.

Leden kunnen deelnemen aan wedstrijden, toertochten en andere verenigingsactiviteiten. Ze mogen verwachten dat hun belangen – binnen de doelstelling – behartigd worden en dat ze inbreng hebben op het beleid van de vereniging. Naast het persoonlijk lidmaatschap moet in de toekomst een bedrijfslidmaatschap mogelijk worden. Om de leden nu en in de toekomst van dienst te zijn, is een groei in ledenaantal noodzakelijk. Verhoging naar 6 à 7 % van de ligfietsers zou al een grote stap betekenen. Dan is nog steeds meer dan 90% van de ligfietsers geen lid, maar het valt te verwachten dat velen wel met de vereniging sympathiseren. Concrete plannen en doelen zullen hiervoor worden uitgewerkt. Het mag duidelijk zijn dat ledengroei geen doel op zich is, maar een middel om beter aan onze doelstellingen te kunnen werken.



31 De leden beslissen op de Algemene Leden Vergadering

3.1.1 Persoonlijk lidmaatschap

De rechten van het persoonlijk lidmaatschap gelden – behoudens het stemrecht – ook voor eventuele huisgenoten. Een gezonde groei in aantallen persoonlijke leden vergroot de mogelijkheden om vrijwilligers te vinden (zie ook 3.3), versterkt de kracht van de vereniging als belangenbehartiger (zie ook 1.2.3) en houdt de vereniging financieel gezond. Bovendien maakt het verenigingsactiviteiten nóg gezelliger dan ze al zijn! De groei zal bevorderd worden op verschillende manieren, waarbij vergroten van de bekendheid van de vereniging zelf en verduidelijken van de voordelen van lidmaatschap centraal zullen staan. Aanwezigheid op evenementen en adverteren op internet of in bladen kunnen hierbij een rol spelen.

⁴ Uitgaande van 60.000 ligfietsers in Nederland (2009) en gemiddeld 1,2 ligfietsers per ligfietser zijn er 50.000 ligfietsers in Nederland.

3.1.2 Bedrijfslidmaatschap

Bedrijven op het gebied van ligfietsen zijn over het algemeen klein en werken lang niet altijd op full-time basis. Liefhebberij speelt vaak nog een grotere rol dan puur commercieel belang. Juist door gebrek aan schaalgrootte is het niet eenvoudig om een goede branchevertegenwoordiging voor elkaar te krijgen. Belangrijk is het om hierbij voor ogen te houden dat ligfietsbedrijven collega's zijn, geen concurrenten. De echte concurrenten zijn makers en verkopers van andere vervoertypen zoals 'gewone' fietsen en gemotoriseerde voertuigen. Echte groei is daar te vinden. Voor de bedrijven evenzogoed als voor de vereniging als geheel.

Omdat overduidelijk is dat ligfietsbedrijven en ligfietsers elkaars natuurlijke partner zijn, ligt het voor de hand om daar binnen de ligfietsvereniging wat mee te doen. De vereniging heeft een goede organisatie en flink wat vrijwilligers en hierdoor zijn dingen te organiseren die los niet van de grond komen. Gezamenlijke advertenties, promotie en organisatie van evenementen (bv landelijke ligfietsdag, beurzen etc) kunnen hieruit georganiseerd worden. Een aparte jaarlijkse bijdrage van bedrijfsleden creëert hiervoor een duidelijk budget, dat versterkt kan worden door samenwerking met andere delen van de vereniging. Omdat de marge voor heel wat van deze bedrijven maar klein is moet de specifieke bijdrage klein genoeg zijn om geen bedrijven uit te sluiten. Ondertussen moet ze ook groot genoeg zijn om er substantiële dingen mee te kunnen doen, al dan niet versterkt uit de algemene middelen.



312 Winkels vol ligfietsen

De details van het bedrijfslidmaatschap moeten in de nabije toekomst worden uitgewerkt. Doel zal zijn om binnen een jaar na introductie van het bedrijfslidmaatschap ten minste vijftien bedrijfsleden te hebben en in de jaren daarna dit aantal met ten minste 1 à 2 per jaar uit te breiden. Het spreekt vanzelf dat dit alleen in goed overleg en met een aansprekend pakket bereikt kan worden.

3.1.3 Invloed leden op het beleid en verenigingsactiviteiten

Persoonlijke leden en bedrijfsleden hebben op gelijke wijze⁵ invloed op het beleid van de vereniging en de uitvoering daarvan. Hét moment daarvoor is de jaarlijkse Algemene Leden Vergadering. Daarnaast hebben leden invloed door actief te zijn als vrijwilliger, deel te nemen aan activiteiten van de vereniging en door hun ideeën en wensen bij de commissies en het bestuur kenbaar te maken. Wanneer leden nieuwe activiteiten willen opzetten die vallen binnen de algemene doelstelling van de vereniging, zullen zij daartoe de mogelijkheid krijgen en waar prioriteiten en middelen dit toestaan ook ondersteuning krijgen (zie ook Appendix 6). Bedrijfsleden hebben een extra stem met betrekking tot de activiteiten van de commissie bedrijven.

⁵ Elk lid 1 stem, ongeacht of het een bedrijfslid of een persoonlijk lid is

3.2 Bestuur

Het bestuur speelt een centrale rol in de activiteiten van de vereniging. Reguliere activiteiten worden gedelegeerd aan de commissies (zie 3.4), maar het bestuur bewaakt de samenhang tussen de commissie-activiteiten onderling en met de algemene activiteiten. Ook bepaalt het bestuur de prioriteiten uitgaande van de hoofdlijnen van het beleidsplan en de aanwijzingen uit de Algemene Leden Vergadering. Hiervoor heeft elke commissie een directe band met ten minste één van de bestuursleden en zij houden nauw contact met elkaar. Incidentele activiteiten worden opgepikt en verzoeken individuele leden of van buiten worden beoordeeld op relevantie voor de vereniging voor ze opgepikt worden of doorgegeven aan de betreffende commissie.

Het bestuur toetst lopende plannen aan het staande beleid en als het nodig is wordt het beleid of de plannen aangepast. Steeds met een maximale efficiency van schaarse middelen en maximaal effect voor leden en doelstelling als uitgangspunt.

Voor een goede continuïteit wordt ernaar gestreefd om van de functies voorzitter, secretaris, penningmeester, nooit meer dan één per jaar te vervangen. Ook is het wenselijk dat bestuursleden tenminste 3, maar bij voorkeur minstens 5 jaar deel uit maken van het bestuur.

Het bestuur bevordert op actieve wijze de kwaliteit van werken van de commissies en de vrijwilligers. Waar nodig wordt extra ondersteuning gegeven en/of worden nieuwe activiteiten ontplooid. Het bestuur concentreert zich op het faciliteren van de commissies en initiatieven van de leden. Hierbij hoort ook een gezond personeelsbeleid. Dat houdt onder andere in dat in de gaten gehouden moet worden of commissies voldoende mankracht hebben en dat vrijwilligers de taken die hen gegeven zijn aankunnen en gemotiveerd blijven. Om dit gericht te doen is elke commissie bij een bestuurslid ondergebracht.

Het bestuur werkt aan verhoging van de slagvaardigheid van de vereniging. Hierbij geeft ze het goede voorbeeld door snelle beslissingen te nemen. Het nemen van gecalculeerde risico's wordt hierbij geaccepteerd.

3.3 Vrijwilligers en betaalde werkzaamheden

In principe zijn er drie manieren waarop werkzaamheden binnen de vereniging kunnen worden verricht:

- 1) Personeel
- 2) Freelancers of externe bedrijven
- 3) Vrijwilligers

ad 1. Voor het in dienst nemen van personeel is de vereniging op dit moment gewoon te klein. Hoewel niet uitgesloten wordt dat de vereniging zo sterk groeit dat dit in de toekomst verandert, is het vooralsnog geen optie.

ad 2. Het inkopen van werk of diensten voor een vast bedrag is goed mogelijk. Dit kan een snelle manier van werken zijn voor bepaalde, vaak zeer specifieke activiteiten. Het laten drukken van het verenigingsblad of een cursus of opleiding voor vrijwilligers zijn daarvan voorbeelden. Toch zullen ingekochte diensten nooit alle werkzaamheden van de vereniging kunnen dekken zonder een forse verhoging van het lidmaatschapsgeld.



33 Vrijwilligers vormen het hart van de vereniging

ad 3. De meeste activiteiten worden dus door vrijwilligers verricht en dat zal zo blijven. Het bestuur en de leden van de commissies zijn allemaal vrijwilligers. Het aantal beschikbare mensen bepaalt hoeveel activiteiten voor de vereniging kunnen worden uitgevoerd. Daarom is het belangrijk om leden te motiveren om actief lid te worden.

Met een groeiende vereniging en bijbehorende ambities moeten vrijwilligers hun taken goed kunnen uitvoeren. Kwaliteit van werken zagezegd, te beginnen met het goed afstemmen van taken. Immers, er is geen vrijwilliger waar geen passende taak voor is, hoewel er helaas wel taken zijn waarvoor (nog) geen vrijwilliger is. Verder is het goed te realiseren dat het wel vrijwillig is, maar zeker niet vrijblijvend. Van vrijwilligers mag worden verwacht dat ze serieus met hun taak omgaan en hun toezeggingen waarmaken. Afscheid nemen van een vrijwilliger of veranderen van taken moet daarom ook bespreekbaar zijn.

Goede afspraken over wat er gedaan gaat worden zijn belangrijk. Voor bestuursfuncties en de leidende functies binnen de commissies ligt hiervoor de taak bij het bestuur. De vrijwilligers binnen de commissies maken deze afspraken met hun commissaris (zie 3.4). Het is belangrijk dat mensen hun verantwoordelijkheid nemen en daar ook op aangesproken worden.

Zorg voor elkaar en zorg voor de activiteiten gaan hand in hand met het begrip professionaliseren. Niet in de zin dat het banen worden, maar wel dat het serieus wordt genomen. Dat moet natuurlijk van twee kanten komen. Binnen het redelijke moet het in overleg mogelijk zijn om ondersteund door de vereniging cursussen en opleidingen te volgen. Ook is het al sinds het beleidsplan *Zicht op 2000* (appendix 2) beleid dat er voor een aantal taken vrijwilligersvergoedingen bespreekbaar zijn. Met name voor zware, veeleisende en essentiële taken binnen de vereniging. Voorlopig wordt zeer terughoudend met deze vergoedingen omgesprongen, maar in het licht van een groeiende vereniging en een veranderende maatschappij is het van belang om op termijn een fair systeem van vrijwilligersvergoedingen te ontwikkelen.

Soms is er specialistische kennis⁶ nodig. Binnen een vereniging zo groot als de NVHPV moeten mensen met dergelijke kennis te vinden zijn. Het ligt daarom voor de hand om een bestand van specialist-leden aan te leggen, mensen die bereid zijn om op ad-hoc basis hun kennis in te zetten voor de vereniging. Het opzetten en beheren van zo'n bestand is een taak van het bestuur.

3.4 Commissies

Commissies voeren een specifieke taak uit binnen de vereniging, zoals het organiseren van wedstrijden (de WeCo) het maken van het blad (redactie Ligfiets&) of het organiseren van Cycle Vision. Voor die taak hebben ze een algemene taakomschrijving. Iedere commissie stelt voor de ALV in overleg met het bestuur de plannen en doelen voor het komende jaar op. Indien mogelijk wordt hiervoor ook een budget afgesproken. Bij dit budget worden afspraken gemaakt welke uitgaven direct kunnen worden gedaan en voor welke



34 Technische commissie aan het werk met een bandentest

⁶ Denk hierbij aan medische, juridische of verzekeringskwesties, maar ook bestuurlijke of financiële zaken.

uitgaven vooraf toestemming van het bestuur nodig is. De plannen van de verschillende commissies worden – via het bestuur – op elkaar afgestemd.

De commissie heeft een eigen verantwoordelijkheid en kan binnen de afgesproken grenzen zelfstandig beslissingen nemen. Dit moet leiden tot actieve vrijwilligers die berekende risico's durven nemen. Dit is zelfs wenselijk, omdat het betekent dat mensen hun eigen verantwoordelijkheid nemen. Hierbij is het wederzijds geaccepteerd dat er soms achteraf gecorrigeerd moet worden. Echter, er is niets mis met het inwinnen van advies bij bestuur of andere commissies als dat tot betere resultaten leidt. Veel initiatief met zo nu en dan een correctie is de manier waarop gewerkt moet worden.

Commissies zorgen ervoor dat de leden goed op de hoogte blijven van hun activiteiten. Dit doen ze bij voorkeur (ook) door gebruik te maken van de commissie-ruimte op ligfiets.net. Daarnaast heeft elke commissie een eigen bestuurslid als contactpersoon binnen het bestuur. De commissie informeert deze gevraagd en ongevraagd over de gang van zaken, dingen die goed gaan en eventuele problemen die optreden. Dit bestuurslid kan lid zijn van de commissie, maar dat hoeft niet.

Elke commissie wordt geleid door een commissaris, die in overleg met de commissie door het bestuur benoemd wordt. Naast het leiden van de activiteiten van de commissie, is de commissaris ook verantwoordelijk voor het maken van goede werkafspraken met de overige vrijwilligers binnen de commissie. Indien nodig wordt hiervoor met het bestuur overleg gepleegd. In ieder geval houdt de commissaris voor het bestuur een lijst met de commissieleden bij. De commissaris houdt ook overzicht over het commissie-budget. Voor een goede teamwerking wordt het aanbevolen om één keer per jaar als commissie iets leuks samen te doen. In redelijkheid worden hiervoor kosten door de vereniging vergoed, als dankjewel voor de inzet van de vrijwilligers. Jaarlijks worden hiervoor binnen de ALV richtlijnen vastgelegd.

Eén maal per jaar, bij voorkeur ongeveer een half jaar na de jaarvergadering, komen de commissarissen van de verschillende commissies samen met het bestuur voor een zogenaamde kaderbijeenkomst. Andere commissieleden zijn hierbij ook welkom. Eén van de doelen van deze kaderbijeenkomst is een goede onderlinge band tussen de commissies en het op elkaar afstemmen van de activiteiten voor het komende jaar.

3.5 Externe relaties

De NVHPV mag dan een flink aantal leden hebben, ze staat natuurlijk niet alleen in de wereld. Samenwerking of contact met andere, soms vele malen grotere verenigingen of instellingen kunnen dan ook een flinke bijdrage leveren aan het werken aan onze doelstellingen. Met de open, naar buiten gerichte toekomst van de vereniging zullen deze vormen van samenwerking alleen maar belangrijker worden.

Samenwerking gaat het beste als alle partijen uitgaan van hun eigen kracht en wederzijds respect, omdat dit tot win-win situaties leidt. De NVHPV zoekt samenwerking actief op en staat open voor initiatieven van anderen.



35 Samen op pad om naar fietsknelpunten te kijken

3.5.1 Contacten binnen Nederland

Binnen Nederland zijn de logische partners de Fietzersbond voor algemene fietsersbelangen en bevordering van fietsforenzen en de NTFU voor het toerfietsen. Daarnaast kan er veel bereikt worden met het Landelijk Fietsplatform, de KNWU, Veilig Verkeer Nederland en verenigingen van bijvoorbeeld handbikers en steppers. Een goede relatie met organisaties op het gebied van ruimtelijke ordening en beweging zoals Rijkswaterstaat en overheden moet ook worden opgebouwd. Contact en samenwerking is positief, op basis van gelijkwaardigheid en een realistisch verband met onze eigen doelstellingen (zie Appendix 6). De vereniging zorgt ervoor als serieuze partner (h)erkend te worden. Dit kan door de specifieke deskundigheid op onder andere technisch gebied en bij het lange-afstands fietsen. Op incidentele basis is samenwerking mogelijk met vele organisaties. Zo zou een gezamenlijke activiteit met het Astmafonds impulsen kunnen geven aan fietsen met adembepierking, of samenwerking met milieuorganisaties een impuls aan uitstootarm vervoer. Samenwerking op gebied van onderzoek ligt voor de hand bij de Technische en Wetenschappelijke activiteiten Commissie (zie verder 4.4).

Samenwerking kan op kleine en op grote schaal. Van een gezamenlijk project zoals verbetering van doorgaande fietsroutes, tot het elkaar als organisatie steunen. Dat laatste kan bijvoorbeeld door het ruilen van internet banners, het beschikbaar hebben van elkaars foldermateriaal op beurzen enzovoorts. De sterkste samenwerking is nodig bij lobbyen: samen vertegenwoordig je meer mensen, heb je een sterker netwerk en kun je je stem beter laten horen.



351 Met stand aanwezig op beurzen

Naast landelijke organisaties zijn er veel lokale contacten. Dat kunnen zowel afdelingen van bijvoorbeeld de Fietzersbond zijn, als een gemeentelijke organisatie rondom een autovrije dag, een beursorganisatie of een lokaal fietsevenement. Dit loopt het gemakkelijkst met mensen die een been aan beide kanten hebben (nogal wat ligfietsers zijn bijvoorbeeld ook actief in de lokale afdeling van de Fietzersbond). Indien nodig mag dit nog verder versterkt worden vanuit het bestuur. Ook samenwerking met lokale wielerverenigingen of MTB-clubs kan veel opleveren.

Lastiger is het met verzoeken van buitenaf. Maar al te vaak wordt op een rijkelijk laat tijdstip bedacht dat evenement X een stuk leuker wordt als er “iets met ligfietsen” gedaan wordt. Dan moet gekeken worden of er mensen beschikbaar zijn en in hoeverre deelname de vereniging helpt met haar doelen (zie 4.3.5 en Appendix 6). Een vernieuwde/versterkte promotiecommissie zou dit als kerntaak kunnen krijgen. Alleen maar komen opdraven om een kunstje te vertonen is geen goede basis voor meedoen.

3.5.2 Internationale contacten

Er worden goede banden onderhouden met de HPV verenigingen in andere landen. Zo wordt er van elkaars ervaringen en expertise gebruik gemaakt. Ook kunnen er gezamenlijke activiteiten opgezet worden, zowel op wedstrijdgebied (competities) als bij grensoverschrijdende toertochten. Als grote, gevestigde HPV organisatie kan indien nodig de NVHPV jonge, nieuw op te richten HPV of ligfietsverenigingen in andere landen ondersteuning geven. Op het gebied van toekenning van grote toernooien (EK/WK) en

afspraken over reglementen en records is de vereniging lid van de *World Human Powered Vehicles Association* (WHPVA, voorheen IHPVA).

Internationaal is de European Cyclists' Federation (ECF) bezig om fietsbeleid op de Europese agenda te krijgen. Ook worden EuroVelo en Velo-City internationaal georganiseerd en is de aanwezigheid van ligfietsers op deze plekken van belang. Hiervoor wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van ligfietsers die bijvoorbeeld via de Fietzersbond of andere organisaties ook al internationale contacten hebben.

3.6 Financieel & bezittingen

Als vereniging hebben we geen doel om geld te verdienen, maar veel activiteiten kosten dat wel. Een financieel gezonde vereniging kan die activiteiten doen en daar ook continuïteit aan geven. De funding wordt gelegd door de contributie van de leden. Deze is al jaren niet verhoogd⁷ en is dan ook relatief laag. Het is wenselijk om dat zo te houden om de drempel naar lidmaatschap zo laag mogelijk te laten zijn. Toch moet niet worden uitgesloten dat in de toekomst de contributie wordt verhoogd.

Naast een sluitende begroting is een gezonde reserve belangrijk. Er moet echter in het oog gehouden worden dat we geen spaarvereniging zijn. Als richtlijn wordt dan ook aangehouden een financiële reserve te hebben die overeenkomt met één keer de jaarcontributie van de vereniging⁸. Wanneer de reserves daar boven zitten, moet een goede besteding gevonden worden en alleen wanneer de reserve hier duidelijk onder komt te zitten kan een contributieverhoging gerechtvaardigd zijn.

Naast de contributie-inkomsten zijn er significante inkomsten uit advertenties in het blad, de internetsite en activiteit specifieke bijdragen van deelnemers. Kostendekkendheid is hierbij de richtlijn. Overige inkomsten zijn relatief klein.

Het blad en de internetsite(s) als voornaamste communicatiemiddelen hebben een belangrijke plaats in het budget. Naast lopende uitgaven kunnen er grote incidentele uitgaven zijn voor bijvoorbeeld duurzame goederen. Deze worden per keer besproken. Bestedingen die de werkzaamheden van vrijwilligers aanzienlijk vereenvoudigen krijgen voorrang. Uitgaven aan algemene vrijwilligersvergoedingen (urenvergoeding) zijn bespreekbaar voor sleutelposities binnen de vereniging. Dit ter beoordeling van het bestuur en verantwoording bij de ALV. Gemaakte onkosten worden volgens de richtlijnen in het huishoudelijk reglement vergoed. Vrijwilligers kunnen er ook voor kiezen hun onkosten niet te declareren, maar als gift via de belasting terug te claimen. Om dit mogelijk te maken worden de richtlijnen van de belastingdienst omtrent goede doelen uitgevoerd.

Eigen bezittingen zijn soms praktisch omdat er niet steeds iets geregeld hoeft te worden (transpondersysteem, beamer, portofoons) maar kan ook onhandig zijn in verband met beheer en opslag (eigen fietsen). Beslissingen hierover worden op ad-hoc basis genomen.



36 Handig: eigen tijdmeetsysteem

⁷ Laatste verhoging die in de ALV notulen is terug te vinden dateert van oktober 1993: verhoging met 1 gulden

⁸ Om niet al te grote schommelingen te krijgen wordt het gemiddelde over de drie voorgaande jaren genomen.

4 Activiteiten van de vereniging

De activiteiten waar de vereniging mee aan de slag gaat in de komende jaren zijn kunnen nu beschreven worden. Zij zijn het logische gevolg van de vorm van de vereniging (hoofdstuk 3) en de beleidskeuzes die gemaakt zijn (hoofdstuk 1&2). Voor het overzicht zijn ze in een aantal groepen verdeeld, maar het spreekt vanzelf dat samenhang belangrijk is.

4.1 Communicatie & Informatie

4.1.1 Ligfiets& - Het blad van de vereniging

Volgens velen één van de kroonjuwelen van de vereniging. De uitdaging ligt er natuurlijk in om de hoge kwaliteit en de trouwe frequentie van zes nummers per jaar vast te blijven houden. Mensen delen het uit of leggen het in bibliotheken of wachtkamers om anderen ermee te plezieren. Een waardevast middel om kennis over ligfietsen te verspreiden en de ligfiets en haar vereniging bekendheid te geven. En hoewel het verleidelijk lijkt om het blad ook in de losse verkoop te doen, is dat behalve via de website van de vereniging praktisch niet te realiseren. Het blijft dus een blad van en voor de leden en incidenteel voor anderen.

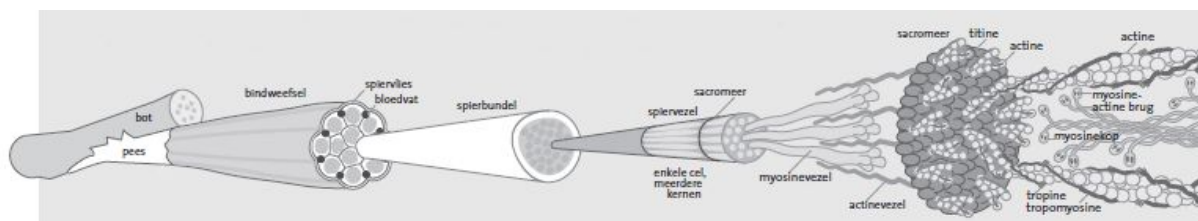


411.1 Glossy magazine

Het blad biedt ruimte voor achtergrondartikelen, opinievorming, tests van fietsen, onderdelen en accessoires. Interviews met leden en bedrijfsportretten kunnen gevonden worden naast verenigingsactiviteiten (toertochten, wedstrijden, vergaderingen), reisverslagen enzovoort. Zo blijft het een boeiende mix die voor ieder wat te bieden heeft. De redactie heeft wel een belangrijke taak om de balans tussen de verschillende onderdelen in de loop van het jaar te bewaken. De inbreng van leden speelt hierbij een grote rol. Om scherp te blijven is het de moeite waard om regelmatig bij andere doelgroepbladen (bv *FIETS*, *MTB*, *Zeilen*, *motorsport*) te kijken naar hoe testen gedaan en gepresenteerd worden. Vooral de directe vergelijking tussen twee verschillende modellen wordt nu nog wel gemist.

De huidige mix van kleur en zwartwit voldoet voor velen, maar overgang naar een full-colour magazine wordt in de toekomst niet uitgesloten. Ruimte voor adverteerders is met name bedoeld voor bedrijven met een link met ligfietsen en andere HPV's.

De redactie van Ligfiets& komt regelmatig samen om als team voor een goed blad te zorgen. De binding met de rest van de vereniging kan blijken door actief andere commissies om inhoud te vragen. Bijvoorbeeld samenwerking met de TWC voor technische artikelen en tests, de WeCo over wedstrijden enzovoorts.



411.2 Ruimte voor diepgaande artikelen over o.a. de werking van het menselijk lichaam

Met de redactie van Ligfiets.net is regelmatig overleg over de afstemming van nieuwsberichten (hiervoor is het gezamenlijk emailadres redactie@ligfiets.net bedoeld). Bij voorkeur komen de teams van blad en site één maal per jaar bij elkaar om de plannen voor het komende jaar op elkaar af te stemmen. Ook advertentiewerving voor het blad en de werving van banners op de site(s) kan het beste gezamenlijk gedaan worden. Op die manier is er voor bedrijven één aanspreekpunt op dit terrein.

Dat er voor het maken van het blad kosten worden gemaakt – naast het drukken en verspreiden – is vanzelfsprekend. In principe levert de redactie voor het eind van elk jaar een budgetvoorstel in bij het bestuur, dat dit in de gehele begroting verwerkt.

4.1.2 www.ligfiets.net het open venster naar de wereld

In deze tijd is Internet dé plek voor informatie, contact en discussie. Een goede plek op internet is essentieel om het gebruik van ligfietsen te bevorderen. Het vernieuwde Ligfiets.net is dan ook een grote troef.

Het is een site met verschillende functies zoals: nieuws, vereniging, community en informatiebron. Onder beheer van vrijwilligers is het vooral een site vóór en dóór gebruikers. Iedereen, lid of geen lid, kan zich registreren en daarna bijdragen leveren. Hiermee heeft de site een heel sterk interactief karakter en creëert groepsgevoel.



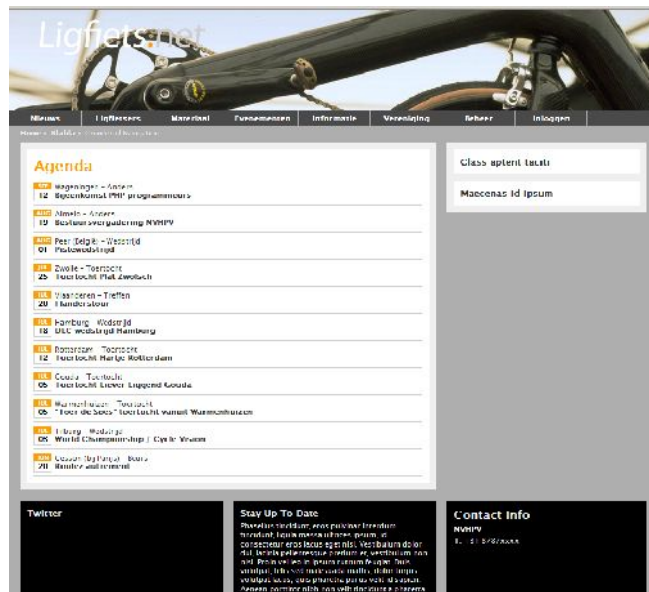
412.1 Troef op internet: www.ligfiets.net

Als **nieuwssite** biedt ligfiets.net nieuws in de breedste zin op het gebied van o.a. (lig)fietsen, hybride vervoer en activiteiten. De nieuwsredactie is actief op zoek naar nieuws en bezoekers worden daarbij betrokken. De mogelijkheid om commentaar bij de nieuwsartikelen te leveren vergroot de binding. Bij de nieuwskeuze wordt meegenomen dat artikelen ook mensen trekken die (nog) niet op zoek zijn naar ligfietsinformatie. Denk hierbij aan techniek, woonwerk verkeer, vakantiefietsen enzovoorts. Nieuws wordt op een pakkende manier gebracht, waar mogelijk met foto's of video's.

Als **verenigingssite** geeft ligfiets.net informatie over bestuur, commissies en officiële mededelingen en kan men lid worden. Daarnaast worden wedstrijden aangekondigd, uitslagen gepresenteerd (met een verslag in de nieuwsrubriek) en is er natuurlijk de actuele agenda waarin bezoekers ook hún evenement kunnen onderbrengen. De inschrijfmogelijkheid geeft de agenda veel toegevoegde waarde. Omdat dit ook voor anderen zichtbaar gemaakt kan worden kan dit een stimulerend effect hebben om ook mee te doen.

In de **community** van ligfiets.net wordt de ligfietser zichtbaar. Zie waar ligfietsers wonen, wat ze bezighoudt en hoeveel ze fietsen. En natuurlijk welke zelfbouwprojecten ze hebben zodat ervaringen gedeeld kunnen worden. De marktplaats biedt particulieren de ruimte voor koop en verkoop, het zoeken van reisgenoten en het melden van gestolen ligfietsen. Het gevoel van gemeenschap wordt versterkt door commentaar te leveren bij nieuwsberichten, gebruikerservaringen te posten bij fietsen en accessoires en verslagen te schrijven bij evenementen die hebben plaatsgevonden. Om nog maar te zwijgen van het delen van eigen foto's en films.

Ligfiets.net heeft verder grote waarde als **informatiebron**. Op een toegankelijke manier wordt een overzicht gegeven van de ligfietsmarkt, van fietsen tot accessoires, koop en verhuur en meer. Het toevoegen van gebruikerservaringen verhoogt hier de betrouwbaarheid. In het bedrijvenoverzicht kunnen relevante bedrijven zich uitgebreid presenteren met onder andere contactgegevens, modellen en links naar de eigen website. Via de *Veel Voorkomende Vragen* (VVV of FAQ) worden mensen die op zoek zijn naar alle mogelijke soorten informatie op hun wenken bediend. En alsof dat nog niet genoeg is zijn er achtergrondartikelen, een zeer uitgebreid archief en wordt er gewerkt aan een online *fietswijzer*. De aspirant ligfietser moet op eenvoudige wijze de basisinformatie omtrent ligfietsen kunnen vinden.



412.2 Evenementenoverzicht op de interactieve agenda

Er is de mogelijkheid om banners te plaatsen tegen een vast te stellen vergoeding. Het verdienen van geld is echter geen doel op zich. De site is dusdanig belangrijk voor de vereniging dat deze te allen tijde uit de lidmaatschapsgelden betaald moet kunnen worden.

Dit alles wordt in goede banen geleid door een flinke club vrijwilligers. Elk onderdeel heeft een eigen beheerder maar er wordt als team gewerkt. De veelzijdigheid van ligfiets.net maakt het beheer en onderhoud lastiger dan het van buitenaf lijkt. Het is een zware klus om alles up-to-date te houden. Een flinke ondersteuning vanuit de vereniging is dan ook zeker op z'n plaats.

Waar Ligfiets.net nadrukkelijk de site van ligfietsers en de vereniging is, kan Internet ook anders gebruikt worden om mensen met de ligfiets in aanraking te brengen. Wie zoekt naar bijvoorbeeld oplossingen voor zadelpijn of woon-werk verkeer, maar nog niet aan een ligfiets heeft gedacht, zou daar toch adequate informatie over moeten krijgen. Een actuele en brede inhoud van Ligfiets.net informatie en nieuws helpt hierbij. Het kan worden versterkt door gebruik van thema-sites. Deze bestrijken een specifiek onderdeel dat niet per sé uitsluitend voor ligfietsers toepasselijk is, maar waar wel duidelijk blijkt dat de ligfiets veel voordelen heeft [5,6]. Een punt van aandacht hierbij is wel hoe hosting en beheer goed geregeld worden.

Op internet functioneert ook een actieve mailinglijst annex forum [7]. Deze lijst is formeel en technisch onafhankelijk van de vereniging. Dit onderscheid is voor veel mensen onzichtbaar, wat niet vreemd is door de nauwe samenwerking en waardering over en weer. Een onafhankelijk kanaal voor communicatie voor ligfietsers werkt goed voor het onderliggende groepsgevoel. Pas als er behoefte vanuit de lijstbeheerders ontstaat om deze binnen de vereniging onder te brengen zal hier werk van gemaakt worden.

4.1.3 Promotie & bekendheid

Ligfiets& als blad en ligfiets.net als website zijn de constante factor voor promotie en bekendheid. Extra kracht krijgt dit door specifieke artikelen uit Ligfiets& beschikbaar te maken via ligfiets.net (als PDF). In deze documenten komt naast het artikel zelf een stukje over de vereniging en wordt aangegeven hoe men lid kan worden.

Er zijn ook vele incidentele gelegenheden om promotie voor de ligfiets en de vereniging te maken. Dit kan zowel door initiatief vanuit de vereniging als op uitnodiging van anderen. De opnieuw op te richten promotiecommissie⁹ gaat zich hier op richten. Initiatieven van buiten worden op haalbaarheid beoordeeld en waar mogelijk ingevuld (zie ook 4.3.5).

Activiteiten van de eigen vereniging worden actief gevolgd om de promotie mogelijkheden daarvan optimaal te benutten. Voor de uitvoering worden handleidingen gemaakt zodat niet elke keer opnieuw het wiel hoeft te worden uitgevonden. Denk bijvoorbeeld aan berichten die de lokale clubs aan de plaatselijke kranten sturen of die rondom wedstrijden rondgestuurd kunnen worden.

Ook komt er materiaal beschikbaar om op beurzen, bij races en bij evenementen goed in beeld te komen. Hierbij kan gedacht worden aan moderne vlaggen en banners en specifieke promotiejacken voor de vrijwilligers tijdens hun promotie bezigheden. En wellicht een uitgebreider assortiment ligfiets-merchandise.

Mogelijkheden om met aanverwante verenigingen samen op te trekken worden zoveel mogelijk benut.



413 Samen optrekken voor ligfietspromotie

Naast het gebruik van evenementen en activiteiten wordt er promotie gemaakt voor ligfiets en vereniging door het plaatsen van artikelen en advertenties in kranten, tijdschriften en op websites. De regie hiervoor ligt bij het bestuur. Deze communicatie zal een meer algemene informerende functie hebben. Naast feitelijke informatie over de voor- en nadelen van verschillende fietstypen, ruimschoots aandacht aan de lol en het plezier dat je kunt beleven op eigen kracht. En natuurlijk hoe de vereniging daar een rol in speelt.

De promotiecommissie krijgt als speciaal aandachtspunt de manier waarop gecommuniceerd wordt. De huidige ligfietsers zijn vaak sterk individueel en rationeel ingesteld. De meeste mensen denken juist veel meer vanuit sociale contexten en vormen meningen op grond van gevoel. Om deze veel grotere groep mensen te bereiken is het goed dit te realiseren. Het vereist een heel andere manier van communiceren, die voor veel ligfietsers niet vanzelf zal komen. Verder is de beperking de meester van het succes: richt de inspanningen op de mensen die wel al positief tegenover fietsen of bewegen staan, maar een zetje nodig hebben om daar mee verder te gaan. Verstokte automobilisten proberen “over te halen” is niet alleen bijzonder inefficiënt, maar bovendien frustrerend.

Een eigen locatie van de vereniging voor promotie en bekendheid klinkt aanlokkelijk. Zoiets vereist echter een zeer grondige planning en voorbereiding. Ook vraagt het een behoorlijk grote inzet van vrijwilligers als fatsoenlijke openingstijden gerealiseerd moeten worden. Vooralsnog lijkt het de capaciteit van de NVHPV te boven te gaan.

⁹ De invulling van de nieuwe promotiecommissie zal breder en meer coördinerend zijn dan die van de vorige.

4.2 Infrastructuur

De fiets beleeft een renaissance. De fiets is herontdekt als een milieuvriendelijk, fileverminderend, praktisch, gezond en niet in de laatste plaats plezierig vervoersmiddel. Wij zijn verheugd dat ons enthousiasme voor menskracht aangedreven voertuigen steeds breder gedeeld wordt. Wind mee is altijd leuk, zelfs op een ligfiets.

De Nederlandse fietsinfrastructuur is, zeker internationaal gezien, al van hoogstaand niveau. Op het moment dat je als fietser wat langere afstanden¹⁰ wilt fietsen wordt echter duidelijk dat de inrichting van Nederland gedictieerd is door de auto. Op lokale schaal is elke gemeente sterk op het eigen gebied gericht, met als gevolg ontbrekende of onlogische richtingbordjes en een aanname dat in het buitengebied voornamelijk recreatief gefietst wordt. Op een iets grotere schaal worden verbindingen doorsneden door autosnelwegen, spoorwegen en rivieren, of juist gestuurd door provinciale wegen tussen dorpen en steden. Het gevolg is dat je op langere afstanden zelden het gevoel hebt dat je op een doorgaande route rijdt, maar dwars door elke woonkern mag scharrelen.

Utilitaire fietsers op de langere afstand zijn hiervan de dupe. Er staan hekjes, paaltjes en andere obstakels om brommers en auto's te weren, en je krijgt zelden voorrang. Ook moet je zelf maar uitzoeken welke kant je op moet. Geen enkele woon-werk fietser, op wat voor fiets dan ook, wordt hier blij van. Dit levert ergernissen of zelfs blokkades op voor ligfietsen, tandems, fietsen met aanhanger en bakfietsen.



423.1 Een fraai fietspad langs het kanaal, zo kan het dus ook.



42.2 Helaas is de aansluiting van het fietspad langs het kanaal naar Utrecht centrum wat minder fraai. Alle fietsers zullen hier stevig in de remmen moeten.

knelpunten, daarvoor zijn we te klein. Wel zullen we actieve leden ondersteunen als zij een wegbeheerder willen aanspreken op een hindernis. Veel voorlichting zal via onze eigen

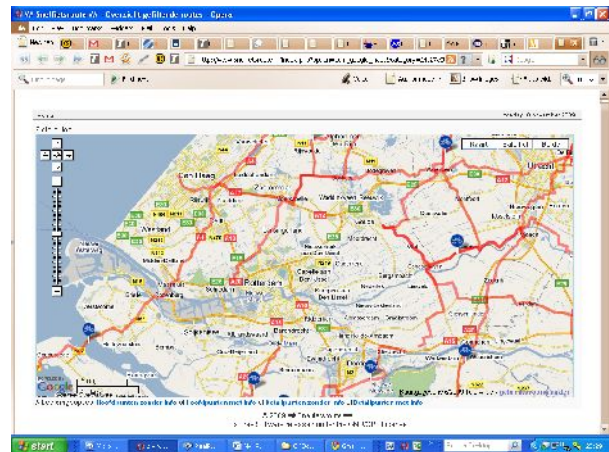
Snellere fietsen waaronder de ligfiets en de elektrisch ondersteunde fiets zijn bij uitstek geschikt als alternatief voor de auto voor woon-werk verkeer. Maar dan moet je wel dóór kunnen fietsen. Juist herhaald stoppen en (vooral) weer optrekken is vermoeiend op een fiets, elke fiets. De infrastructuurcommissie van de vereniging spant zich samen met de Fietzersbond in om de infrastructuur voor de intercityfietser te verbeteren. We doen dit door het geven van voorlichting aan wegbeheerders en Fietzersbond, niet noodzakelijkerwijs door actie voeren voor individuele

¹⁰ Langere afstanden is hier langer dan de schijnbare “grens” van 15 km die van toepassing gedacht wordt op utilitair fietsgebied

website www.intercityfietser.nl verlopen. Daarnaast wordt gevraagd en ongevraagd advies gegeven. De fiets zal door meer mensen ook voor langere ritten verkozen worden als er bij realisatie en onderhoud van infrastructuur geluisterd wordt naar de fietsers die nu al langere afstanden rijden.

Op de korte termijn gaan we werken aan de Dam (Amsterdam) tot Dom (Utrecht) route als demonstratieproject. We gaan deze in detail bestuderen. De op zich mooie route heeft namelijk toch nog een aantal knelpunten. Deze knelpunten willen we onder de aandacht brengen in samenhang met de aandacht voor de heropening van de A2. Een aantal typische en veelgenoemde hindernissen komen we op deze route tegen.

Op een iets langere termijn proberen we de meest hinderlijke obstakels in de fietsrouteplanner van de Fietzersbond vermeld te krijgen, samen met een systeem waarmee (lig)fietsers hindernissen kunnen opgeven. Dit helpt individuele fietsers om ze te vermijden. Daarbij kan het helpen om de hindernissen te verwijderen of waar dat niet mogelijk is, te vervangen door beter passeerbare maatregelen. Dit alles moet er voor zorgen dat er niet alleen goede verbindingen van stad tot stad komen, maar ook voorbij steden, dus een betere passage van stadscentra. Dan komt de intercityfietser echt tot zijn recht.



42.3 Snelfietsroutes straks echt hindernisvrij?

Over ongeveer 5 jaar willen we een voorstel voor een landelijk dekkend netwerk van doorgaande fietsroutes hebben. Over 10 jaar moet dit voorstel leiden tot een landelijk dekkend, integraal fietsbeleid.

4.3 Evenementen, toertochten en treffens

Hier komen mensen samen. En waar mensen samen komen kunnen ze ervaringen delen. Er zijn evenementen die onder de paraplu van de vereniging worden georganiseerd (toertochten, Cycle Vision etc). En er zijn evenementen die door anderen worden georganiseerd maar waar ligfietsers of de vereniging aan mee doen (autovrije dag, grotere beurzen etc). Deze gebeurtenissen zijn van belang voor het zichtbaar maken van ligfietsen en het stimuleren van sociale verbanden. De *Kampeere en Toer Commissie* (KaToCo) kan clubs helpen met organisatie en publiciteit. Ook kan ze helpen om tochten op elkaar af te stemmen.

4.3.1 Toertochten

Het is leuk om met groepen ligfietsers aan te sluiten bij algemene fietstochten zoals brevetten, Parijs-Brest-Parijs en de Elfstedentocht. Hier komt het gecombineerde toer-lidmaatschap onder de NTFU paraplu van pas. Dit gecombineerde lidmaatschap en de bijbehorende voordelen zoals de verzekering, zullen gepaste aandacht krijgen.

Landelijk georganiseerde toertochten ontstaan meestal uit particulier initiatief. De vereniging ondersteunt dit door aandacht (banners, agenda, verslagen op site en blad) en faciliteiten (inschrijven, portofoons). Dit kan uitgroeien tot een serie over het land verspreid, van Open bollentocht in het voorjaar, tot Oliebollentocht in de winter. Rondom de Landelijke Ligfietsdag worden zoveel mogelijk tochten gelijktijdig georganiseerd, in samenwerking met de ligfietsbedrijven (zie 4.3.4).



431 Samen door het veld tijdens de Stroopwafeltocht

Lokale ligfietsclubs hebben over het algemeen geen officiële status, maar kunnen door het plaatsen van toertochten op de agenda van ligfiets.net hun (maandelijkse) tocht wel onder auspiciën van de vereniging plaatsen en inschrijving regelen. De clubs hebben ook een eigen plek op de site en kunnen tochten met een accent extra aandacht geven met een banner.

Toertochten zijn belangrijk voor de vereniging. Ze maken ligfietsen zichtbaar want als groep val je flink op. Dit helpt om de ligfietser beter op het netvlies van andere verkeersdeelnemers te krijgen. Indien mogelijk moet je naast zichtbaar ook aanspreekbaar zijn. Voor demonstratie(ve) tochten (ligfietsdag) kan een route langs drukke plaatsen extra aandacht genereren. Vragen volgen dan vanzelf en dat helpt vaak om de drempel naar zelf ligfietsen te verlagen. Hierbij kunnen de ligfietsfolders die via het informatiecentrum te krijgen zijn zeer nuttig zijn (zie 4.1.3). De KaToCo helpt met een draaiboek en checklist voor een soepele organisatie.

Toertochten zijn vooral ook sociaal en goed voor het groepsgevoel. Nu nog zijn er mensen die op een racefiets tochten rijden omdat er wielclubs zijn en andere organisaties waardoor het contact met andere mensen gemakkelijker is. Door meer lokale ligfietstochten te organiseren hoeft dat geen reden meer te zijn om de ligfiets te laten staan.

4.3.2 Treffens

Een treffen is een meerdaags evenement van ligfietzers. Mensen uit het hele land en zelfs uit België en Duitsland komen samen voor een paar gezellige dagen met toertochten en gedeelde maaltijden. Sinds 1999 wordt jaarlijks het Paastreffen georganiseerd en niet lang daarna is ook het Herfsttreffen een jaarlijks evenement geworden. Het gezamenlijk kamperen tijdens Cycle Vision (4.3.3) kan ook gezien worden als een treffen. Het gezamenlijke begint al met georganiseerde zwaan-kleef-aan tochten aan het begin van het weekend en een giraf-glij-af weer terug naar huis.



432.1 Ligfietzers in overvloed op het Paastreffen

Het Paastreffen wordt traditioneel gehouden in De Harskamp op de Veluwe. Daar slapen ieder jaar rond Pasen zo'n 100 ligfietsers in tentjes. Het Herfsttreffen valt in de eerste week



432.2 Gezelligheid troef op het Herfsttreffen

van oktober en wordt georganiseerd op de camping 'De Woensberg' te Huizen. Daar wordt gebruik gemaakt van trekkershutten met 8 slaapplekken per hut, maar het is ook mogelijk in een eigen tent te slapen. Deze treffens worden centraal in Nederland gehouden om voor iedereen de afstand acceptabel te houden. Maar bij een groter wordende vereniging kan het de moeite lonen om naast de landelijke ook regionale treffens te organiseren zoals een Noord-treffen, een Zuidtreffen...

Treffens zijn gelegenheden waar ligfietsers elkaar kunnen ontmoeten en ervaringen uitwisselen. Het is een sterk sociaal bindmiddel met een positieve uitstraling naar buiten, vooral als ook gezamenlijke tochten gereden worden. Zo wordt ligfietsen ook bij een groter publiek onder de aandacht gebracht. Treffens zijn ook een mooie gelegenheid om aspirant ligfietsers eens uitgebreid kennis te laten maken. Aantrekkelijke weekend huurarrangementen zouden hier een mooie aanvulling kunnen vormen.

4.3.3 Cycle Vision

Hét grote ligfietsevenement in Nederland is Cycle Vision. Jaarlijks is het een lang weekend aan het begin van de zomer, vol met aandacht voor de ligfiets en andere vormen van mens aangedreven vervoer. Het is een sterke troef van de vereniging en zal dat met voldoende steun ook blijven. Kort gezegd: Cycle Vision mag wat kosten.

Cycle Vision is een zeer gemengd evenement. Wedstrijden, kennismaken met ligfietsen, beurs en gezelligheid komen hier samen. Van jaar tot jaar kan het accent verschuiven, maar alle elementen hebben hun plek. Juist deze combinatie is de kracht van het evenement. In de publiciteit vooraf en achteraf zijn er vele invalshoeken om berichten te genereren. De successen met (nationale) televisie en vele bladen moeten worden vastgehouden. In samenwerking met de promotiecommissie zal hier blijvend in worden geïnvesteerd. De naar buiten gerichte houding van de vereniging wordt onderstreept door uitnodiging van verwante verenigingen.



433.1 Internationaal podium Cycle Vision
Wereldkampioenschap 2009

Voor een succesvol Cycle Vision moeten alle onderdelen een plek krijgen. Dat maakt het vinden van een goede locatie lastig. Voor de organisatoren is een vaste plek erg prettig, maar variatie geeft nieuwe mogelijkheden voor wedstrijden en contacten met de omgeving. De keuze daarvoor zal jaarlijks gemaakt moeten worden.



433.2 *Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst*

Kennismaken met de ligfiets

Cycle Vision biedt een uitstekende gelegenheid voor mensen die met ligfietsen willen kennismaken. Elk jaar komen honderden mensen die nog nooit geligfietst hebben hiervoor naar Cycle Vision [9]. Het evenement biedt die gelegenheid door het organiseren van een probeerparcours voor volwassenen en voor kinderen. Dit parcours is nadrukkelijk bedoeld voor een eerste kennismaking met het ligfietsen. Een uitgebreidere kennismaking en keuze van de juiste ligfiets kan beter via opstapdagen

(4.3.4) of via een ligfiets specialist. Naast het probeerparcours kan kennismaken door de ontmoeting met ligfietsers, het kijken naar wedstrijden en een bezoek aan de Cycle Vision Beurs.

Wedstrijden

Cycle Vision biedt een compleet en gevarieerd wedstrijdtoernooi. Het biedt mensen de gelegenheid om een enkele race te rijden of mee te doen in de competitie. Cycle Vision heeft het in zich om het meest aansprekende ligfietsstoernooi van Europa te zijn door de combinatie van een groot deelnemersveld, een aantrekkelijk wedstrijdprogramma en veel publiek. Aansprekende premies en prijzen al dan niet voor deelcategorieën ronden het geheel af.

Om de drempel met name voor junioren en nieuwkomers laag te houden wordt er voor deelname aan een enkele race een gereduceerd inschrijvingsbedrag gerekend. Voor de jongsten (t/m 12 jaar) wordt een aparte race georganiseerd.



433.3 *Roeifietsers in de race*



433.4 *Bedrijven presenteren zich op de CV Beurs*

Beurs

Tijdens Cycle Vision is de beurs dé plek om de laatste nieuwtjes uit ligfietsland te bewonderen. De nieuwste modellen ligfietsen, speciale zittingen, banden en andere zaken zijn hier te bewonderen en natuurlijk te kopen. Naast een mooie plek voor bedrijven om zich te presenteren is het ook een plek om contact met elkaar en met de klanten te hebben. De versterkte band tussen ligfietsers en bedrijven, zoals die vorm krijgt door het bedrijfslidmaatschap van de vereniging (zie 3.1.2 en 4.6.1) wordt hier

duidelijk zichtbaar. Gezamenlijke promotie van het ligfietsen in de best mogelijke vorm. Naast de bedrijven presenteert ook de ligfietsvereniging zich en is er ruimte voor bijzondere HPV projecten en lezingen om een boeiend totaalprogramma aan te bieden.

Ontmoeting van ligfietsers & vereniging

Naast al het andere is Cycle Vision ook bij uitstek een verenigingsfeest. Een soort zomertreffen waar ligfietsers van heinde en verre elkaar ontmoeten. Dit wordt versterkt doordat elk jaar ruim honderd verschillende mensen zich als vrijwilliger voor het evenement inzetten. Dit zijn de beroemde “bekende gezichten” die zich jaar in, jaar uit inzetten voor dit evenement.



433.5 Verenigingsstand op Cycle Vision

Andere ligfietsers zien en spreken kan heel inspirerend zijn. Maar aspirant ligfietsers vertellen over de (on)mogelijkheden van het ligfietsen is minstens zo boeiend. Vandaar dat de NVHPV altijd haar eigen plekje op de beurs heeft. Elk jaar weer maken vele mensen hiervan gebruik om informatie te verzamelen en tientallen geven zich op als nieuw lid. Vele nieuwe gezichten dus, die hopelijk in de loop der jaren ook bekenden zullen worden. Door investering in de presentatie kan dit aspect nog verder opgewaardeerd worden.

4.3.4 Opstapdagen en Landelijke Ligfietsdag

Toertochten, treffens en Cycle Vision zijn heel goed in staat om de ligfiets grootschalig in beeld te brengen. Bovendien bieden ze een prima gelegenheid voor ligfietsers om elkaar te ontmoeten. Ook aspirant ligfietsers kunnen dan in principe kennismaken met het ligfietsen, contacten zijn immers snel gelegd.

Een nog veel beter manier om nader kennis te maken met het ligfietsen is uitgebreid proberen. Na het voorbereidende werk via www.ligfiets.net en een bezoek aan het probeerparcours op Cycle Vision, is de volgende actie vaak deelname aan een opstapdag. Dit initiatief van de gezamenlijke ligfietsfabrikanten kan vanuit de vereniging ondersteund worden met publiciteit, banners en posters.

Tijdens een opstapdag is er meer mogelijkheid om een ligfiets te leren waarderen. Enkele tientallen fietsen van uiteenlopende fabrikanten staan klaar om uitgebreid geprobeerd te worden. Vrijwilligers staan klaar om mensen op weg te helpen en vragen te beantwoorden.

Daarnaast is er de Landelijke Ligfietsdag, traditioneel op de laatste zondag van maart. Met dit initiatief van de Ligfietsspecialisten is het de bedoeling om het toerseizoen over het hele land te openen. Plaatselijke clubs proberen allemaal op deze dag een tocht te organiseren en bij de specialisten is meestal tegen gereduceerd tarief een ligfiets te huren. Een en ander wordt extra aantrekkelijk gemaakt door een tocht op maat: korter voor de beginners en wat langer voor de meer ervaren fietsers. Dit alles natuurlijk voorzien van wat lekkers. Net als de Opstapdag steunt de vereniging via de promotiecommissie de Ligfietsdag met publiciteit, posters en vrijwilligers.



434 Samen genieten van ligfietsen op de Landelijke Ligfietsdag

4.3.5 Evenementen van anderen

Als vereniging kun je maar een beperkt aantal grote evenementen per jaar organiseren. Je kunt het aantal mensen dat je in contact brengt met de ligfiets flink verder vergroten door met evenementen die anderen organiseren mee te doen. Dit kan gebeuren op eigen initiatief of op uitnodiging van de organisatoren. In beide gevallen ligt de coördinerende rol bij de promotie commissie (*ProCo* zie 4.1.3). Vóór wordt besloten om mee te doen met beurs, een “autovrije dag” of bijvoorbeeld een wielerevenement, wordt bekeken of inspanning en te verwachten resultaat met elkaar in overeenstemming zijn. Het is handig om hiervoor standaardoplossingen voor te bereiden, met bijvoorbeeld opbouw en invulling van stands, probeerparcours of wedstrijden. De ProCo werkt hiervoor samen met de bedrijvencommissie en de WeCo. Vanzelfsprekend worden afhankelijk van de aard van het evenement bedrijven en/of wedstrijddrijders betrokken bij de uitvoering, om het effect zo groot mogelijk te maken.

De ProCo coördineert de vrijwilligers die stands bemannen en probeerparcoursen begeleiden. En ze bouwt een assortiment banners, folders en ander materiaal op dat in dergelijke gevallen ingezet kan worden. Door een goede voorbereiding kan er met relatief weinig inspanning meegedaan worden.

In principe draagt de vereniging de eigen voorbereidingskosten en in sommige gevallen ook deelnamekosten (afhankelijk van het belang). Als het belang vooral bij de externe organisator ligt, mag deze een significante bijdrage leveren aan de kosten en/of een vergoeding voor de vrijwilligers beschikbaar stellen. Dit geldt ook voor demonstratiewedstrijden die als vermaak worden ingezet, of ligfietsers die meedoen met een tocht “omdat ze zo mooi aandacht trekken”. Voor de demonstratiewedstrijden zou in overleg met de WeCo een speciaal demonstratieteam opgericht kunnen worden.

De vereniging moet een zeer open blik houden en op zoek gaan naar de mogelijkheden om ligfietsen en de vereniging voor het voetlicht te brengen. Grote publieksevenementen als de start van een grote wielerronde of een eeuw-feest van een stad kunnen veel publiek op de been brengen dat meteen ook kennis kan maken met ligfietsen.

4.4 Techniek, Wetenschap en ontwikkeling

Hoewel technische ontwikkeling niet langer de hoogste prioriteit heeft binnen de vereniging, blijft het een belangrijke rol spelen. Voor het bevorderen van de achtergrondkennis is het goed om te werken aan een aantal standaardartikelen. Deze kunnen gedeeld worden met geïnteresseerden door lezingen, op papier of via het internet (ligfiets.net of thema sites). Hierin wordt bijvoorbeeld de natuurkunde rondom (lig)fietsen besproken, zoals stabiliteit, rol- en luchtweerstand. En daarop voortgaand hoe bijvoorbeeld verschillende banden daar een rol spelen. Naast de natuurkunde is ook het menselijk lichaam en elektronica de moeite waard om beter te leren kennen. Door het regelmatig verfrissen van uitgaven (bv via e-books of documenten die men zelf kan uitprinten) blijft de informatie fris.

In samenhang met de andere delen van de vereniging neemt de *Technische en Wetenschappelijke activiteiten Commissie* (TWC) hierin het voortouw. Bovendien is het duidelijk dat naast pure techniek ook bijvoorbeeld ergonomie en inspanningsfysiologie een belangrijke rol spelen.

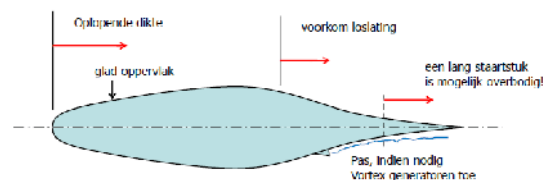
4.4.1 Themadagen

Indien mogelijk wordt er jaarlijks een themadag georganiseerd door de TWC. Op zo'n dag kunnen verschillende sprekers hun visie op een thema geven door middel van lezingen en demonstraties. Deelnemers kunnen meepraten en dingen zelf ervaren. Vooraf en achteraf kan een themadag veel publiciteit opleveren, zowel binnen de vereniging als daarbuiten. Dit publiciteitseffect mag nadrukkelijk onderstreept worden.

Bij thema's kan gedacht worden aan natuurkunde (aërodynamica, rolweerstand, materialen), menskunde (hoe werkt het menselijk lichaam, psychologie in het verkeer) of dagelijkse techniek (remmen, versnellingsystemen, basis fietsonderhoud). Naast de vooraankondigingen en verslagen achteraf biedt dit ook een mooi uitgangspunt om achtergrondartikelen te schrijven. Samenwerking met onderzoeksinstituten kan hier een mooie win-win situatie opleveren. Ook zou de themadag gekoppeld kunnen worden aan de uit te reiken scriptieprijs (4.4.3)

Vanwege het belang voor de leden en de doelstelling, worden de organisatiekosten in principe door de vereniging gedragen en van de deelnemers wordt hooguit een bijdrage in de kosten van consumpties verlangd. Inbreng van bedrijven van binnen én buiten de ligfietsbranche wordt gestimuleerd.

Ideaal stroomlijnlichaam



Minimale weerstandscoefficient: $C_D \approx 0,04$

February 29, 2008

55

TU Delft

441 Themadag Aërodynamica in Delft

4.4.2 Onderzoek en testen

De TWC heeft een uitgebreide taak. Niet alleen technisch onderzoek, maar ook onderzoek op het gebied van fysiologie, sociologie, psychologie en marktonderzoek vallen onder haar verantwoordelijkheid. Waar mogelijk organiseert en initieert de TWC onderzoeken. Zelfstandig binnen de vereniging of beter nog, in samenwerking met bedrijven, onderzoeksinstituten, universiteiten en hogescholen.

Op het technische vlak is al flink wat kennis opgebouwd en dit kan verder versterkt worden. Nieuwe materialen en technologieën kunnen er voor zorgen dat mensen bijvoorbeeld meer woon-werk kilometers maken en dit met meer plezier blijven doen. De TWC kan ook bij uitstek signaleren welke ligfiets specifieke accessoires ontwikkeld zouden mogen worden. Dit kan dan als stimulans naar relevante bedrijven worden doorgegeven.

Op niet-technische gebieden is nog niet zoveel kennis in huis opgebouwd. Hier ligt dus bij uitstek een mogelijkheid om samenwerking met externe onderzoekers op poten te zetten. Te denken valt bijvoorbeeld aan het (verder) in kaart brengen van argumenten waarom mensen niet gaan fietsen, of wel gaan fietsen, maar niet gaan ligfietsen. Deze informatie is niet alleen nuttig voor de ligfietsbedrijven, maar kan ook zinnige input opleveren voor bijvoorbeeld de commissie infrastructuur, die steekhoudende argumenten krijgt in haar discussies met wegbeheerders.

4.4.3 Scriptieprijs

Met het instellen van een (twee)jaarlijkse *Human Power*-scriptieprijs worden verschillende vliegen in 1 klap geslagen:

- Meer/betere binding met universiteiten en hogescholen
- Meer bekendheid van de vereniging buiten de eigen kring
- Stimuleren van onderzoek op het gebied van mens aangedreven mobiliteit
- Veel mogelijkheden tot het genereren van externe publiciteit
- Verse instroom van kennis binnen de vereniging

De scriptieprijs wordt toegekend aan de beste afstudeerscriptie aan een universiteit of hogeschool in Nederland of België. De prijs bestaat uit een geldbedrag van 500 à 1000 euro en een certificaat. De scriptie kan zowel over een technisch als een medisch of sociaal onderwerp gaan, zolang het maar duidelijk verband houdt met mensaangedreven mobiliteit. Een onafhankelijke jury stelt de winnaar vast. Voorwaarden voor deelname houden onder andere in het schrijven van een artikel voor *Ligfiets&* of *ligfiets.net* en/of het geven van een presentatie tijdens de Algemene Ledenvergadering, *Cycle Vision* of een themadag. De jury heeft het recht om bij onvoldoende kwaliteit van ingeleverde scripties geen prijs toe te kennen.

4.5 Sport

Vanuit wedstrijden om techniek te testen en te bewijzen, heeft het ligfietsen zich tot echte sport ontwikkeld. Ligfietsers zijn tegenwoordig serieus bezig met training om zo sterk en snel mogelijk te worden. Dit blijkt uit de inzet van trainers en het bestaan van georganiseerde en gesponsorde ploegen. Technische aspecten zijn gelukkig nog steeds belangrijk, maar het accent is in de loop der jaren duidelijk van machine naar berijder verschoven.



451 Hoe meer publiek hoe leuker het racen

Ligfietsen als sport komt op verschillende manieren tot uitdrukking: Fitter, gezonder en sterker worden; rijden van wedstrijden en rijden van records. Het eerste verdient aandacht omdat fittere fietsers makkelijker en meer kunnen fietsen. Het rijden van wedstrijden en records heeft een rol bij de ontwikkeling van fietsen, bij het promoten van ligfietsen en natuurlijk bij het plezier dat eraan beleefd kan worden.

Naast gewone races zijn er interessante mogelijkheden bij wedstrijden met een bijzondere invalshoek. Bij voorkeur in samenwerking met een externe organisatie zoals bijvoorbeeld het Astmafonds of MS-research, kunnen races georganiseerd worden die ademnood simuleren (rijden met maskers op) of die een krachtbegrenzing kennen (slipkoppeling, maximaal 100 Watt bijvoorbeeld). De bijbehorende publiciteit gaat vooral naar de minder sterke fietser, die te vaak over het hoofd wordt gezien.

4.5.1 Races

Het accent van de wedstrijden moet meer komen te liggen op promotie van de ligfiets en sportieve prestaties van de rijders. Hierbij kan een onderverdeling van de wedstrijden in meerdere klassen helpen. Een open klasse zorgt dat met elke fiets die veilig is gereden kan worden. Klassen kunnen wedstrijden aantrekkelijker maken. De kans dat dit technische ontwikkelingen beperkt is een acceptabel risico met het oog op mogelijke ligfietspromotie.

Veel aandacht kan gegenereerd worden rondom recordevenementen en (inter)nationale kampioenschappen. Met de gewone competitiewedstrijden kan er aandacht op regionaal niveau getrokken worden.

Cycle Vision (4.3.3) is hét grote (inter)nationale kampioenschapsevenement. Europese en Wereldkampioenschappen worden met dit evenement gecombineerd als ze in Nederland worden georganiseerd.

Competitiewedstrijden zijn een geschikte manier om publiciteit op regionaal niveau voor de ligfiets te maken. Vooraf kan er een persbericht in de krant komen dat er een wedstrijd is, naderhand kan er een verslag gestuurd worden. Verder wordt het publiek bekend gemaakt met ligfietsen. Wedstrijden worden bij voorkeur georganiseerd in samenwerking met evenementen waarbij publiek is te verwachten zoals dorpsfeest, wielerevenement, opstapdag of samen met andere sporters zodat de ligfiets ook onder de aandacht van medesporters gebracht wordt. Bij het meeliften met andere wedstrijden moet er voor gewaakt worden dat er een volwaardig wedstrijdprogramma voor de ligfietsers is.

Om de aantrekkelijkheid voor het publiek te vergroten komt er meer aandacht voor inzicht rondom de wedstrijden: actuele snelheden en rondetijden, doorkomsten en posities.



452 Topwielrenner Theo Bos op de Razz Fazz van Ellen van Vugt tijdens recordweekend

4.5.2 Records

Record races zijn vooral goed voor de publiciteit. Het niveau van de absolute HPV records is inmiddels zo hoog dat er heel hoge eisen gesteld moeten worden aan een baan wil een recordpoging kans van slagen hebben. Op dit moment zijn er geen banen beschikbaar in Nederland die aan deze eisen voldoen. Voor records in beperkte klasse (ongestroomlijnd en halfgestroomlijnd) heeft Nederland tenminste twee geschikte wielervedstrijdbanen.

Net als bij andere racesporten kunnen ontwikkelingen die voor records nodig zijn verbeteringen van dagelijkse fietsen opleveren.

Recordraces kunnen inspirerend zijn voor zowel de atleten als de ontwerpers. Recordraces zullen echter vooral ingezet worden vanwege de publicitaire waarde. Dat daarbij ook ontwikkeling wordt bevorderd is alleen maar goed, een typische win-win situatie. Een goed gevulde prijzenpot (gevuld door sponsors en/of de vereniging) kan aantrekkingskracht hebben op getrainde atleten uit andere sporten. De deelname van oud-olympische roeiers bij de roeifietskampioenschappen zou bijvoorbeeld publicitair veel meer uitgebuit kunnen worden.

4.6 Consument en Commercie

4.6.1 Bedrijfslidmaatschap

Het concept van het bedrijfslidmaatschap moet in overleg met de branche nog verder uitgewerkt worden (zie appendix 5) maar gedacht kan worden aan een pakket als volgt:

- * Een jaarlijkse bijdrage van 250 euro (binnen de bandbreedte 100-500)
- * Vaste banner op ligfietsnet naar de bedrijfspagina
- * Een korting op advertenties in Ligfiets&
- * Meedoen in de promotie rondom Landelijke ligfietsdag
- * Meedoen in de promotie rondom Cycle Vision
- * Gehele bedrijfsbijdrage gaat in budget van de bedrijfscommissie waaruit bovenstaande betaald wordt

Daar bovenop:

- * Branchebrede versterking door algemene ligfietspromotie
- * Extra exemplaren Ligfiets& om uit te delen aan klanten/relaties
- * Indien noodzakelijk wordt het budget van de bedrijfscommissie versterkt vanuit de algemene middelen, vooral om brede promotie te stimuleren.

Het royaal promoten van ligfietsen en evenementen wordt gedaan door middel van gezamenlijke publiciteit: artikelen in bladen, banners op sites, verspreiding van posters, advertenties enzovoorts. Ook gezamenlijk optrekken bij beurzen en evenementen hoort hierbij. De Landelijke Ligfietsdag kan dan voortaan onder coördinatie van de vereniging worden uitgevoerd.

Eventueel kan er een coördinerende rol gespeeld worden bij het gezamenlijk ontwikkelen van accessoires. Waar op dit moment het ontwerpen, bouwen en verkopen van complete fietsen goed op gang is gekomen, is er nog veel winst te boeken bij de ligfiets specifieke accessoires. De TWC zou hier een logisch aanspreekpunt kunnen zijn.

4.6.2 Consumentenbelangen

Kwaliteit van fietsen en onderdelen aan de ene kant en de service die ervaren wordt bij bedrijven aan de andere kant vormen samen de consumentenbelangen van ligfietsers.

De ligfietsers als consument is gebaat bij een goed netwerk van ligfietswinkels met gangbare openingstijden. Nu verbazen aspirant ligfietsers zich erover dat openingstijden, levertijden en proefrijden niet te vergelijken zijn met wat ze van standaard fietswinkels gewend zijn. Hier is inderdaad verbetering mogelijk, maar voorlopig is de ligfietsbranche niet zo vergelijkbaar als wel eens wordt gedacht. Dit komt slechts ten dele door de schaalgrootte, maar veel meer nog doordat aspirant ligfietsers veel minder weten waar ze naar op zoek zijn en daardoor meer aandacht en tijd van verkopers nodig hebben. Dit is één van de redenen waarom verkoop van ligfietsen via de reguliere fietsenhandel weinig gebeurt. Actie is hier nodig: een betere voorlichting naar aspirant ligfietsers over wat ze wél mogen verwachten, hulp bij de zoektocht, via een online fiets-kiezer en aandacht voor opstapdagen en andere evenementen. Daarnaast is een versterking van de branche zelf natuurlijk ook heel gunstig om de service-ervaring op een hoger niveau te krijgen. De bedrijfscommissie, promotiecommissie, TWC en de redacties kunnen hier een rol spelen.

Op het gebied van kwaliteit wordt doorgedaan met testen en het publiceren daarover op ligfiets.net en in Ligfiets&. Zowel de redacties als de TWC kunnen hier een belangrijke rol spelen. In de verdere toekomst kan er wellicht ook gewerkt worden aan het signaleren van ‘missende’ accessoires en het stimuleren van het ontwikkelen en vermarkten daarvan.

5 Conclusies

In 25 jaar tijd is de ligfietsvereniging NVHPV een gezonde, veelzijdige vereniging geworden en is er veel bereikt in de ontwikkeling van ligfietsen. Toch is het tijd om met behoud van het goede, een koerswijziging in te zetten om extra aandacht te geven aan het bevorderen van het gebruik. Promotie en bevorderen van gebruik krijgt nadrukkelijk de hoogste prioriteit.

Vanuit een goede basis wordt de organisatie van de vereniging opgefrist om er een open, actie gerichte club van te maken. Verantwoordelijkheden en taken worden helderder en het wordt voor iedereen duidelijk aan welke criteria voldaan moet worden om nieuwe activiteiten te starten. Belangrijkste punt is hierbij dat bekendheid en gebruik van ligfietsen bevorderd worden tegen een acceptabele inspanning. Dit afstemmen en het effectief houden van de organisatie vormt ook de hoofdtaak van het bestuur, dat hierbij door vele vrijwilligers gesteund wordt. In zijn vernieuwde, naar buiten gerichte vorm, biedt de vereniging nog steeds onderdak aan veelzijdige mensen en activiteiten.

Er zit heel veel onbenut potentieel in de vereniging en het is een van de uitdagingen voor de komende jaren om dat te ontsluiten. Een van de middelen om dat te bereiken wordt het stellen van duidelijke doelen. Op hoofdlijnen voor de lange termijn en meer gedetailleerd voor de kortere termijn. Dit geeft focus en voorkomt dat telkens opnieuw het wiel moet worden uitgevonden.

De huidige generatie ligfietsers bestaat voor een zeer groot deel uit volwassen mannen. Dat weerspiegelt zich ook in het ledenbestand en bij de vrijwilligers. Het lijkt dan ook logisch om specifiek aandacht aan kinderen en vrouwen te besteden om een betere balans te krijgen. Behalve een zeer bewuste keuze in de illustraties is dat echter niet gedaan. Het rechte trekken van deze balans is te belangrijk om in een apart paragraafje weg te stoppen. Tegelijk met de focus naar buiten van de vereniging moet het vanzelfsprekend zijn om vrouw-inclusief te denken, te spreken en vooral te doen.

De gemaakte keuzes worden breed gedragen door de leden van de vereniging. Samen kunnen we zorgen voor meer ligfietsers die met meer gemak onderweg zullen zijn. Dat tegelijkertijd de vereniging ook flink zal groeien is geen doel op zich, maar helpt wel erg mee om nog meer effect te hebben bij het verbeteren van infrastructuur, van de publieke opinie en gewoon, de lol in het ligfietsen.

Een laatste punt dat in dit plan nog niet zo heel erg aan de orde gekomen is, maar dat in de komende jaren wel verder moet worden ingevuld is de mens voor wie gewoon fietsen lastig is. Records en wedstrijden trekken veel aandacht, maar zijn per definitie het domein van de sterksten. Het mooie van ligfietsen en andere slimme HPV's is nou juist dat je zo efficiënt mogelijk onderweg bent. En laten nu juist de mensen die minder fit zijn of door leeftijd of ziekte niet zo hard kunnen trappen daar veel baat bij hebben. Zij vormen een grote groep mensen die met gerichte aandacht de voordelen van ligfietsen kan ervaren, vooral als de technische ontwikkelingen hierop gericht worden.

Alles bij elkaar een breed gedragen plan met ambitieuze doelen. Wij zijn er klaar voor om er mee aan de slag te gaan. Doe mee!

Referenties

- 1 Statuten NVHPV (1984) <http://www.ligfiets.net/nvhpv/statuten.php3>
- 2 Beleidsplan 1986, HPV-Nieuws 1986-1 (zie appendix 1)
- 3 Beleidsplan NVHPV "2000 in zicht", Ronald van Waveren, HPV-nieuws 1999 nr 3 blz 4 (zie appendix 2)
- 4 Het geheim van succesvolle organisaties, André de Waal; www.hpocenter.nl
- 5 www.snelfietsroute.nl
- 6 www.intercityfietser.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, P 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 de diverse HPV-verenigingen, vooral *Human Power* en *HPV News* (IHPVA), de *BHPC Newsletter* en *HPV Nieuws/Ligfiets&*. Bovendien zijn naast de referenties hierboven, de volgende publicaties geraadpleegd:

- [Anoniem] (1977), The history of IHPVA. *Human Power* 1, 1, pp. 10+19.
- Fehlau, G. (1996). *Das Liegerad*. Kiel: Moby Dick Verlag
- Kyle, C. (1995). A history of human-powered land vehicles and competition. In A. V. Abbott & D. G. Wilson (Eds.), *Human-powered vehicles* (pp. 95-111). Champaign, Ill., [etc.]: Human Kinetics.
- Kyle, C. R. (2001). A Brief History of the International Human-Powered Vehicle Association 1976-1998. *Cycle History: Proceedings of the International Cycling History Conferences*, 12, 134-145.
- McCullagh, James C. (red.) (1977). *Pedal power in work, leisure, and transportation*. Emmaus, PA: Rodale Press.
- Pohl, M. (Ed.). (1995). *HPV Chronik, 10 Jahre HPV - Eine Chronik und mehr!* Erlangen: HPV Deutschland e.V.
- Schmitz, A., & Hadland, T. (2000). *Human Power: the Forgotten Energy 1913-1992*. Coventry, Le Thor.
- Wilson, D.G., & Papadopoulos, J. (2004). *Bicycling Science* (3rd ed. – 1st ed. 1974). Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Wilson, D.G. (1979). An Englishman's nostalgic look back. *Technology Review* 81 (oct.) 53.

- Wilson, D.G. (1995). The development of modern recumbent bicycles. In A. V. Abbott & D. G. Wilson (Eds.), *Human-powered vehicles* (pp. 113-127). Champaign, Ill., [etc.]: Human Kinetics.
- Wilson, D.G., Forrestall, R., & Henden, D. (1983). Evolution of Recumbent Bicycles and the Design of the Avatar Bluebell. In A. V. Abbott (Ed.), *Second International Human Powered Vehicle Scientific Symposium. Proceedings* (pp. 92-103). Indianapolis: IHPVA.
- Wilson, D.G. (1986). A blueprint for an HPV revolution. In: A. V. Abbott (red.), *Third International Human Powered Vehicle Scientific Symposium. August 28 and 29, 1986. Proceedings* (pp. 79-83). Indianapolis: IHPVA.

Dankwoord

Hartelijk dank aan de vele leden die in woord en beeld hun bijdrage hebben geleverd. In discussies de zaken scherp hebben gezet en hun oprechte twijfels geuit. Ook dank voor de vele ligfietsers die door hun enthousiasme de inspiratie voor Menskracht Maakt Mobiel hebben gegeven.

Verantwoording illustraties

- | | | | |
|-------|---|-------|---|
| 0 | Voorpagina Bas de Meijer, start 100 km race Cycle Vision 2007 (Sloten) | 34 | Bert Hoge en Rembrandt Bakker bezig met bandentest, ALV 2004, foto André Vrielink |
| 11 | Landelijke ligfietsdag 25 maart 2007; foto Bas de Meijer | 35 | Raadsleden van de Gemeente Heemstede op een uitje met de Fietzersbond om naar fietsknelpunten in de gemeente te kijken. Foto: Eveline Kooiman, gemeente Heemstede |
| 121.1 | Silver Swan gebouwd door Alexander Gäbler. Bron www.humanpoweredboats.com | 351 | Beurs Cycle Vision 2008, foto Bas de Meijer |
| 121.2 | Richard Ehrlich trekt de 6 jarige Lauren Ball achter zijn Current Designs Kawak met Bob Stuart's Spin Fin pedal aandrijving. Foto Michael Lampi (http://snorlax.lampi.org/mike/Boating2000) | 36 | Transponders klaar voor wedstrijd Breda 2007, foto Bas de Meijer |
| 123 | Hindernis Nieuwer ter Aa, foto Mirjam van den Hout | 411.1 | Voorplaat Ligfiets& |
| 125 | boven: 100 km race Cycle Vision 2007; foto Bas de Meijer
onder: Uursrace Cycle Vision 2008; foto Bastiaan Welmers | 411.2 | Spier-tot-vezel, illustratie Hans Nieuwstraten, Ligfiets& 2006-06 |
| 13 | Probeerparcours Cycle Vision 2007; foto Bas de Meijer | 412.1 | Preview nieuwe ligfiets.net |
| 14.1 | Beurs Cycle Vision 2007; foto Bas de Meijer | 412.2 | Preview agenda nieuwe ligfiets.net |
| 14.2 | Eva Navratilova, Trias Den Haag 2009 ; foto Toni Cornelissen | 413 | Op Pad Beurs 2004, foto André Vrielink |
| 21 | De Teledyne van Chester Kyle. Uit: A. Pooch (2009). Die Wissenschaft vom schnellen Radfahren. Windeck: LD-Verlag. | 42.1 | Fietspad langs Amsterdam-Rijn kanaal, foto Maarten Sneepe |
| 22 | Omslag van Bike Culture Quarterly 5 (1995) | 42.2 | U-bocht Maarsseveense Plassen, foto Maarten Sneepe |
| 23 | toekomstbeeld uit Dovydenas boek Veolomobile (p104) | 42.3 | Screenshot www.snelfietsroute.nl |
| 24 | Oliebollentocht 2004; foto Frederik van de Walle | 431 | Stroopwafeltocht 2009, foto Petra Duits |
| 25 | Alleweder; foto Arjan Vrielink | 432.1 | Paastreffen 2009, foto Bas de Meijer |
| 26 | Sherpa, Bauke Muntz en Harry van der Liende, 'Bike 2000 Construction Contest' | 432.2 | Herfsttreffen 2007, foto Bas de Meijer |
| 27 | Wetwing. Bouwer: Jochen Ewert, Piloott: Ernst Eschbach Bron www.humanpoweredboats.com | 433.1 | Wereldkampioenes 2009, foto Bas de Meijer |
| 31 | ALV 2004; foto André Vrielink | 433.2 | Kinderprobeerparcours CV 2008, foto Wim Schermer |
| 312 | Ligfietswinkel Ligfiets.nl , foto Hankie Bos | 433.3 | Cycle Vision 2008, foto Bas de Meijer |
| 33 | Toni Cornelissen als tijdwaarnemer bij EK roefietsen 2000, fotograaf onbekend | 433.4 | Cycle Vision beurs 2007, foto Wim Schermer |
| | | 433.5 | NVHPV stand op Cycle Vision 2007, foto Wim Schermer |
| | | 434 | Landelijke ligfietsdag 2007, foto Bas de Meijer |
| | | 441 | Slide uit presentatie van LLM Veldhuis, Themadag Aërodynamica februari 2008 |
| | | 451 | Uursrace CV 2009, foto Bas de Meijer |
| | | 452 | Recordweekend Apeldoorn oktober 2009, foto Wim Schermer |

Appendices

Appendix 1 Beleidsplan 1986 (jaarplan)

De voorzitter geeft aan dat in het volgend jaar meer nadruk op evenementen-activiteiten gaat worden gelegd.

- Er zal getracht worden wapenfeiten te stellen zoals een recordpoging
- Indien mogelijk zullen promotieritten worden georganiseerd.
- Toertochten (bv.rond 't IJsselmeer) komen aan de orde.
- Een praktische test in onderlinge concurrentie zal op het programma komen.
- Bij wedstrijden wordt gestreefd naar eigen commentaar
- Bij wedstrijden zal een voor rijders en publiek herkenbaar NVHPV punt worden verzorgd.
- Er moet worden gewerkt aan een betere tijdwaarneming en jurering
- De vergadering stelt dat alle wedstrijdleden zich ervan bewust moeten zijn dat publiciteit en spectaculaire tijden ten nauwste samenhangen.

Cor Moritz, Frans van Gelswijck, Leon Wubbe en Meindert Valenteyn stellen zich beschikbaar om de tijdwaarneming op poten te zetten.

Appendix 2 Beleidsplan “2000 in zicht” Ronald v Waveren, 1999

Met het jaar 2000 in zicht, is de tijd rijp voor een beleidsplan! Om te komen tot een dergelijk plan, moet je jezelf een aantal vragen stellen.

Aangezien de NVHPV een duidelijk omschreven doel nastreeft, (bevorderen van het gebruik en de ontwikkeling van mensaangedreven voer-, vaar- en vliegtuigen) zal het plan in dienst moeten staan van dit doel. Een doel dat de vereniging tevens zal nastreven is: het leveren van kwaliteit aan de leden.

Dus de eerste belangrijke vraag luidt: wat is er, van wat we door het jaar heen doen, wezenlijk belangrijk voor het behalen van deze doelen?

Allereerst is daar een inventarisatie van activiteiten door het jaar heen voor nodig. Deze inventarisatie luidt: Cycle Vision, HPV nieuws, technische dagen, Internet, PR & Promotie, regio-evenementen, WeCo (wedstrijdcommissie), TaCo (Technische Activiteiten Commissie). Vervolgens geven we onszelf de volgende opdracht: bepaal de volgorde van prioriteiten voor het behalen van de door ons gestelde doelen.

Prioriteit nummer 1 zijn de organisatie van Cycle Vision en het HPV nieuws.

Prioriteit nummer 2 krijgen de technische dagen, de regio-evenementen, www.ligfiets.net en PR-activiteiten, waaronder ook het HPV-centrum valt.

Prioriteit nummer 3 gaat naar de WeCo (wedstrijden op verenigingsniveau) en de TaCo.

Deze lijst van prioriteiten is ontstaan op basis van het rendement dat de betreffende activiteiten ons inziens behalen. Vervolgens kun je je afvragen wat we missen aan activiteiten voor het behalen van de doelen. De PR-commissie, de organisatie van toertochten, het vaar- en vliegdeel en de contacten met andere fietsstimulerende organisaties zoals de KNWU, NTFU, ENFB en IHPVA zijn zaken waar we meer aandacht aan moeten geven. Dit is pas goed mogelijk als zaken met een hoge prioriteit, zoals Cycle Vision en HPV nieuws goed lopen. Om dit te bereiken is het echter van belang dat er mensen zijn die zich op deze onderdelen richten, initiatief durven nemen en de verantwoording kunnen dragen. Zo komt er voor het bestuur meer ruimte zich te richten op overige prioriteiten.

Wat heeft het bestuur de komende jaren in petto?

Cycle Vision

De organisatie van Cycle Vision loopt goed, maar slokt gezien de grootte van het evenement erg veel tijd op. Dit ondanks het feit dat steeds meer onderdelen zelfstandig gaan draaien. Ieder jaar moet opnieuw een aandachttrekkend onderdeel bedacht worden. Dit jaar het tandemproject voor scholen, volgend jaar een ontwerpwedstrijd. Johan Vrielink heeft te kennen gegeven niet meer, de overigens met ondergetekende gedeelde, leiding van de dag te willen dragen. Deze ligt inmiddels bij penningmeester Jan Limburg en ondergetekende.

Ook dit jaar hebben we weer veel vrijwilligers nodig. Nieuw is de ondersteuning bij de catering en verder kunnen eventueel vrijwilligers ingezet worden op het probeerparcours.

Dus, wacht niet af en geef u op.

Door de drukke organisatorische periode vooraf en de vakantie direct erna is het er bij ingeschoten om de CV'98 vrijwilligers schriftelijk te bedanken voor hun inzet, dus alsnog bij deze! Want zonder hun inzet is CV ondenkbaar.

HPV nieuws

HPV nieuws is en blijft de belangrijkste ledenbindende activiteit binnen de vereniging. Daarom blijven we streven naar kwaliteitsverbetering.

Door de hoge kwaliteit van de kopij is het blad gedurende het afgelopen jaar goed ontvangen bij de leden. Wel moet er gestreefd worden naar een wat betere organisatie binnen de redactie, iets waaraan gewerkt wordt. Het gedeelde hoofdredacteurschap van Leon LeGuen en Henk Zuurbier is overgenomen door Christine Dijk.

Het bestuur speelt verder met de gedachte om redactionele ruimte in HPV nieuws beschikbaar te stellen aan ligfietsfabrikanten en verhuurbedrijven, waarbij overigens de huidige ruimte voor artikelen niet zal worden beperkt.

De ligfietsbedrijven zouden bijvoorbeeld in ruil voor het aanbrengen van een aantal nieuwe leden of voor een financiële vergoeding een pagina kunnen vullen met interessante informatie voor de leden. Resultaat zou een dikker, nog informatiever blad zijn.

Technische dagen

De technische dagen zijn een goede manier voor contacten tussen de leden gedurende de winterperiode. Het bestuur streeft ernaar per winterseizoen twee technische dagen te organiseren. Eén in de eerste helft van december en een tweede begin februari. Beide dagen dienen te beschikken over een duidelijk thema, hier ligt een duidelijke taak voor de technische commissie. De TaCo, de Technische Activiteiten Commissie bestaat thans alleen uit Bert Hoge. Met meer mankracht zou de TaCo uitstekend werk kunnen verrichten bij de organisatie van de technische dagen. Verder kan de commissie zich bezighouden met het ondersteunen en begeleiden van de HPV nieuws zelfbouw/ontwerp projecten en thema's bedenken voor technische dagen. Verder kan de TACO metingen verrichten t.b.v. vergelijkende tests voor publicatie in HPV nieuws. Zoals a.s. maandag al het geval zal zijn op de overdekte wielervedstrijd van Sloten.

Internet

Ligfietsplaza, met daaraan gekoppeld een groeiend aantal ligfietsbedrijven en de site van de NVHPV loopt goed. Er is intensief contact tussen ligfietsers via de discussiegroep voor ligfietsers en het prikbord voor gebruikte ligfietsen wordt zeer veelvuldig geraadpleegd. Verder is een team bezig met het opzetten van een nog betere site, waarbij ook het up to date houden van alle onderdelen beter geregeld zal worden. Vooral de evenementenlijst dient op dit punt aangepakt te worden. Verder komen in de toekomst de notulen van de bestuursvergaderingen online.

Regio-evenementen

Regio-evenementen kunnen georganiseerd worden door fabrikanten, verhuurbedrijven en detailhandel. Soms alleen, soms in samenwerking met elkaar, soms in samenwerking met de NVHPV. De invulling kan hierbij worden bepaald door de bedrijven. Wel is het belangrijk

dat het bezoekende publiek iets aantrekkelijks wordt geboden. Een goede organisatie is dus van groot belang. Hierbij kan de NVHPV desgewenst bijspringen met raad en daad. Dit gebeurt natuurlijk al met het tijdwaarnemingssysteem en de wedstrijdorganisatie, waar noodzakelijk. Gezien de beperkte middelen en mankracht is het echter wenselijk dat de organisator van een evenement zoveel mogelijk zelf realiseert.

WECO

De Wedstrijdcommissie organiseert naast het wedstrijdgedeelte van Cycle Vision en het wedstrijdgedeelte van een aantal regioevenementen ook clubwedstrijden. Verder wordt het wedstrijd registratie systeem, ofwel het transpondersysteem, beheerd. Ook verzorgt zij de berichtgeving binnen de beperkte hardcore kring. Enkele jaren geleden waren technische innovaties dankzij het wedstrijdrijden heel zichtbaar. Er werd via allerlei ligfietsstypen gezocht naar de snelste geometrie. Tegenwoordig is een uitkristallisatie zichtbaar in de vorm van de lage racer, de standaardfiets voor wedstrijden. Hoewel hiermee de grote verschillen tussen de diverse fietsen wat genivelleerd zijn, blijven er innovaties uit de wedstrijd sport komen. Deze vernieuwingen vallen wellicht wat minder op, maar het technische niveau van de fietsen is veel hoger dan die van enkele jaren terug. De prestaties van de rijders en het fraaie materiaal waarop gereden wordt, zou wedstrijden een grote PR-waarde kunnen geven. Maar dan is nieuwe aanwas, in de vorm van jonge getalenteerde wedstrijdrijders en enthousiaste vrijwilligers, noodzakelijk.

Promotionele activiteiten

Adverteren: na een duidelijk waarneembare daling van de aandacht voor de ligfiets in het blad Fiets, vindt het bestuur de tijd rijp voor het plaatsen van advertenties in Fiets. Daarmee hoopt zij de aandacht te trekken van ligfiets geïnteresseerden voor HPV nieuws en daarmee voor een lidmaatschap van de NVHPV. Tevens is het de bedoeling te gaan adverteren in de Vogelvrije Fietser van de ENFB en in het orgaan van de NTFU.

PR/beurspresentaties: de vereniging heeft zich de afgelopen jaren op de FietsRAI, de Fietsvakantiebeurs en Cycle Vision gepresenteerd. Incidenteel gebeurde dat ook bij het Fietsfeest te Amsterdam, de opening van Touw Ligfietsen en de laatste tijd steeds vaker bij regio-evenementen. Een zelfstandige werkgroep PR-zaken is, gezien de omvang van deze taak, zinvol.

HPV-centrum, beheerd door Frank ter Braak.

Contacten met fietsstimulerende organisaties

NTFU: de Nederlandse Toer Fiets Unie organiseert jaarlijks een groot aantal toertochten, waarvan een deel

dat geschikt is voor deelname van ligfietsers, opgenomen kan worden in de agenda van HPV nieuws.

Samenwerking met de NTFU kan op een effectieve en eenvoudig uitvoerbare wijze het aantal ligfietsevenementen doen toenemen. Samenwerking met de NTFU kan eventueel ook door het uitwisselen van redactionele ruimte. Verder kunnen via de NTFU zaken als de Cycle Vision-folder verder verspreid worden. De eerste contacten zijn inmiddels gelegd.

KNWU: ook samenwerking met de Koninklijke Nederlandse Wielren Unie wordt overwogen. De eerste gesprekken hebben plaatsgevonden en een delegatie van de NVHPV heeft het congres van de KNWU in Utrecht bezocht. Wat beide organisaties uiteindelijk voor elkaar kunnen betekenen is nog niet geheel duidelijk. Wordt vervolgd.

ENFB: in samenwerking met de Enige Nederlandse Fietsers Bond kan de NVHPV zich meer in gaan zetten voor een betere infrastructuur voor de (lig)fiets. Meedenken over hoge snelheidstrajecten, meedenken over de aanleg van nieuwe- en verbetering van bestaande fietspaden. Ook via de ENFB zou de Cycle Vision-folder verspreid kunnen worden.

IHPVA: de internationale overkoepelende HPV-organisatie. De NVHPV is lid geworden en betaalt 1 \$ per lid. Dit betekent dat de NVHPV met ruim 1300 leden een beslissende stem heeft binnen de IHPVA. Contacten met de IHPVA lopen via bestuurslid Danny Siepmann, die de stand van zaken binnenkort zal toelichten in HPV nieuws.

Ter afsluiting

Het bestuur streeft ernaar om in de komende jaren de organisatie van de diverse werkgroepen steeds meer te verzelfstandigen, het initiatief van de leden aan te moedigen en te stimuleren. Zo was de kalender van 1998 een uitstekend initiatief, helaas voor 1999 niet herhaald. Misschien weer voor 2000? De financiële ruimte is er in ieder geval. Door de groei van de vereniging zal het aantal betaalde functies toenemen. Is nu aan het opmaken van het blad en het beheer van de HPV-centrum een vergoeding van uren gekoppeld, de ledenadministratie levert dermate veel werk op dat er eveneens overgegaan zal worden tot een vergoeding van uren. In de toekomst kan dat ook gaan gelden voor andere zwaar belaste functies. De vereniging streeft ernaar om de samenwerking tussen de NVHPV en fabrikanten en detailhandel te vergroten. Er wordt gewerkt aan een constructie waarbij voor een gereduceerde prijs lidmaatschappen kunnen worden weggegeven bij iedere verkochte fiets.

Appendix 3 Voorbeeldbegroting

De voorbeeldbegroting hieronder geeft een beeld van hoe in een aantal jaren tijd de prioriteiten en behaalde ledengroei gevolg krijgen in de begroting. Zo zou dus in grote lijnen de begroting voor 2015 er uit kunnen zien en de begrotingen in de jaren daarvoor zullen in deze richting bewegen. Ter vergelijking is de begroting 2009 toegevoegd.

	Kosten			Baten	
	2015	2009		2015	2009
			Contributie	49.000	37.000
Bestuur en administratie	6.000	6.500	Bestuur en Administratie (rente)	1.500	1.500
Ligfiets&	37.000	34.000	Ligfiets& (advertenties)	15.000	13.000
Cycle Vision	25.000	25.000	Cycle Vision	20.000	20.000
Promotie	5.000	0	Promotie (infopakketten, T-shirts)	1.500	500
Wedstrijden	3.000	2.500	Wedstrijden (verhuur tijdmeetsysteem)	1.000	1.000
Kamperen en Toeren	1.000	1.000	Kamperen en toeren	0	0
Technische activiteiten	1.000	1.000	Technische activiteiten	0	0
Ligfiets infrastructuur	5.000	0	Ligfiets infrastructuur	0	0
Internet	5.000	2.000	Internet (banner verhuur)	2.000	1.000
Projecten	4.000	7.500	Projecten		
Overig		1.500	Overig		1.000
			Tekort	2.000	6.000
Totaal	92.000	81.000	Totaal	92.000	81.000

Toelichting

Kosten

Het meest in het oog springen de toegenomen uitgaven voor promotie en ligfietsinfrastructuur. Dit zijn bij uitstek de posten waar het bevorderen van het gebruik tot uitdrukking komt. Het breder inzetten van Internet onder andere door meerdere thema-sites is ook zichtbaar. Verder lopen natuurlijk de kosten van het blad op bij een toenemend ledenaantal. De kleine posten die in 2009 apart werden genoemd, zijn in de hoofdposten verwerkt. Door ook bij Projecten een stapje terug te doen, lopen de totale kosten maar beperkt op.

Baten

Hét verschil is natuurlijk de contributie. Volgens de doelstelling is het aantal leden in 2015 flink toegenomen, zowel enkele honderden persoonlijke leden als enkele tientallen bedrijfsleden. Breder inzetten van Internet en de grotere oplage van Ligfiets& kan een lichte toename van advertentie-inkomsten als gevolg hebben. Een klein tekort laat zien dat de reserve nog iets te ruim is.

Let op dat Cycle Vision zowel in 2009 als in 2015 netto geld mag kosten.

Appendix 4 Nieuw Huishoudelijk Reglement

Artikel 1. Lidmaatschap

1a - Zowel natuurlijke personen als bedrijven kunnen lid zijn van de vereniging.

1b - Voor persoonlijke leden geldt dat huisgenoten als lid gelden met betrekking tot wedstrijddeelname, vrijwilligersfuncties en andere zaken, met uitzondering van het stemrecht ter vergadering.

1c - Voor bedrijfsleden kan een afzonderlijke jaarlijkse bijdrage worden vastgesteld.

1d - Ieder lid stelt de ledenadministratie steeds en onverwijld in kennis van wijzigingen in zijn adres.

1e - Ieder lid dat niet binnen de eerste maand na aanmelding, of na het vervallen van de contributietermijn, de contributie betaalt, kan door het bestuur hiertoe gemaand worden. Volgt de betaling niet binnen een maand na aanmaning, dan kan van de vereniging niet redelijkerwijs gevraagd worden het lidmaatschap te laten voortduren.

1d - Indien toelating tot lidmaatschap of als begunstiger door het bestuur is geweigerd, conform art. 6.3 van de statuten, kan de algemene vergadering alsnog tot toelating besluiten. Hiertoe is een tweederde meerderheid van de geldig uitgebrachte stemmen vereist.

Artikel 2. Het verenigingsorgaan

2a - Het verenigingsorgaan bestaat uit een gedrukt deel (het blad "Ligfiets&". en de internetsite www.ligfiets.net. Elk deel kan gebruikt worden voor het informeren van leden. Leden kunnen specifiek aangeven de verenigingsinformatie schriftelijk te willen ontvangen.

2b - In het verenigingsorgaan worden de officiële bestuursmededelingen gepubliceerd. Ieder lid wordt geacht op de hoogte te zijn van deze mededelingen, behoudens overmacht.

2c - Ligfiets& wordt toegezonden aan alle leden en verschijnt zes maal per jaar.

2d www.ligfiets.net is toegankelijk voor alle leden en voor niet-leden.

Artikel 3. Vorderingen / aansprakelijkheid

3a - Het bestuur kan van leden vergoeding van geleden schade vorderen, in geval van:

Het niet nakomen van verplichtingen zoals vastgelegd in de statuten. Het moedwillig of door grove nalatigheid beschadigen van aan de vereniging toebehorende of in bruikleen gegeven goederen of bescheiden.

Het doen verdwijnen of vervreemden van aan de vereniging toebehorende, of in bruikleen gegeven goederen of bescheiden.

3b - Betrokkenen kunnen tegen een door het bestuur opgelegde vordering in beroep gaan bij de eerstvolgende algemene vergadering.

3c - Het bestuur is niet aansprakelijk voor schade of vermissing van eigendommen van leden die ten behoeve van de vereniging worden gebruikt, tenzij vooraf uitdrukkelijk anders is afgesproken.

Artikel 4. De voorzitter

4a - De voorzitter heeft de leiding over de vergadering. Hij heeft het recht te allen tijde inzage te nemen in hetgeen berust bij de overige bestuursleden en commissieleden. Hij ziet samen met het bestuur erop toe dat de diverse commissies hun beleid voldoende op elkaar afstemmen.

4b - De voorzitter brengt op de jaarlijkse algemene vergadering verslag uit over het afgelopen verenigingsjaar. In dit verslag komen ook de gegevens van de commissies van het bestuur aan de orde.

4c - De voorzitter treedt in principe niet af in hetzelfde jaar als de secretaris of de penningmeester.

Artikel 5. De secretaris

5a - De secretaris is verantwoordelijk voor de niet-financiële correspondentie uit naam van de vereniging en in overleg met het bestuur. Hij is verplicht van alle stukken kopie te houden.

5b - De secretaris is verantwoordelijk voor de verslaglegging van de vergaderingen.

5c - Onder verantwoording van de secretaris wordt een lijst van alle leden, waarin wordt aangegeven de datum van toetreden en bedanken, bijgehouden. Deze lijst is toegankelijk voor de overige bestuursleden en wordt tevens gebruikt voor het versturen van Ligfiets&.

5d - De secretaris treedt in principe niet af in hetzelfde jaar als de voorzitter of de penningmeester.

Artikel 6. De penningmeester

6a - De penningmeester is verantwoordelijk voor het innen en beheer van de gelden van de vereniging, al dan niet in leen ontvangen. Hij zorgt ervoor, voor alle uitgaven zoveel mogelijk kwijting te ontvangen.

6b - De penningmeester legt in de jaarlijkse vergadering rekening en verantwoording af.

Goedkeuring door de vergadering strekt hem tot décharge. Hij mag niet tussentijds aftreden, tenzij de boeken door de kascommissie zijn goedgekeurd.

6c - De penningmeester treedt in principe niet af in hetzelfde jaar als de secretaris of de voorzitter.

Artikel 7. Bestuursleden

7a - Alle omschreven bestuursstaken moeten worden vervuld. Meerdere functies kunnen door één persoon worden vervuld.

7b - Indien zij dit noodzakelijk acht, kan de algemene vergadering besluiten tot het benoemen van meer bestuursleden, waarvoor zij een taakomschrijving vaststelt. Eventueel kunnen dit aanvullende bestuursleden¹¹ zijn boven het aantal gesteld in statuten artikel 17 lid 1.

7c - Bestuursleden kunnen aansprakelijk worden gesteld voor alle financiële schade, toegebracht aan de vereniging door een wandaad of grote nalatigheid, in hun functie gepleegd, behoudens beroep op de algemene vergadering.

7d - Een bestuurslid verplicht zich bij aantreden tot het aanblijven tot tenminste aan de eerstvolgende algemene vergadering, tenzij er is voorzien in een opvolging.

Het bestuur heeft het recht ontstane vacatures, in afwachting van goedkeuring hiervan in de eerstvolgende algemene vergadering, zelf aan te vullen.

Elke wijziging in de samenstelling van het bestuur wordt zo spoedig mogelijk in het verenigingsorgaan bekend gemaakt. Leden hebben de mogelijkheid om, conform artikel 11.4 van de statuten, een algemene vergadering bijeen te roepen, teneinde te besluiten over de wijze waarop in de vacatures is voorzien.

7e - Een bestuurslid dat aftreedt of uit zijn functie ontheven wordt, draagt binnen twee maanden alle relevante informatie en bescheiden over aan diegene die daartoe is aangewezen door het bestuur.

Artikel 8. Bestuursvergaderingen

8a - Bestuursvergaderingen worden gehouden, zo vaak als voor een goede taakuitoefening nodig is. Daarnaast kunnen zij op voorstel van één der bestuursleden bijeengeroepen worden.

¹¹ Aanvullende bestuursleden kunnen in verhouding tot gewone bestuursleden gezien worden als staatssecretarissen ten opzichte van ministers

8b - Een bestuursvergadering is slechts geldig indien na uitnodigingen der bestuursleden de meerderheid hiervan op de afgesproken plaats en tijd aanwezig is.

8c - De bestuursvergadering kan besluiten nemen indien de meerderheid van het totaal van de bestuursleden zich accoord verklaart met een voorstel. Bij staken van stemmen beslist de optredende voorzitter.

8d - Voor een periode van afwezigheid van één of meer bestuursleden kan een afwijkende regeling worden getroffen.

Artikel 9. Commissies

9a - De vereniging kent commissies die ingesteld zijn voor onbepaalde termijn (z.g. vaste commissies) en commissies die ingesteld zijn voor bepaalde termijn (z.g. tijdelijke commissies).

9b - De vereniging kent de volgende vaste commissies:
De kascommissie

De redactie van Ligfiets&

De commissie van www.ligfiets.net

De promotiecommissie

De Technische en Wetenschappelijke activiteiten Commissie (TWC)

De WedstrijdCommissie (WeCo)

De Kampeer- en ToerCommissie (KaToCo)

Het Cycle Vision-comité

De commissie infrastructuur

De Bedrijfscommissie

De vertegenwoordiging van de vereniging in de WHPVA

Het bestuur is gerechtigd om andere commissies te benoemen.

Hiervan wordt in het verenigingsorgaan en op de eerstvolgende ledenvergadering melding gedaan.

9c - Elke commissie wordt geleid door een commissaris, die door het bestuur wordt benoemd. De commissaris aanvaardt een benoeming bij voorkeur voor een periode van 3 jaar.

9d - Het bestuur houdt een register bij van de leden van de commissies.

9e - Alle commissies, uitgezonderd de kascommissie, zijn verantwoording schuldig aan het bestuur.

9f - Voor iedere commissie is de begrotingsprocedure van toepassing (zie artikel 11). Voor iedere commissielid is de procedure kostendeclaratie van toepassing (zie artikel 12).

Artikel 10. Taken van de commissies

10a - De kascommissie is verantwoordelijk voor het controleren van de financiële administratie van de vereniging, zoals die door de penningmeester wordt bijgehouden. De kascommissie rapporteert haar bevindingen jaarlijks aan de algemene vergadering.

10b - De redactie van Ligfiets& is verantwoordelijk voor de productie en verspreiding van het blad. De redactie is verantwoordelijk voor de inhoud, tenzij uitdrukkelijk anders wordt vermeld.

10c - De commissie van de www.ligfiets.net is verantwoordelijk voor het up-to-date houden van de internet-site, zowel technisch als inhoudelijk. De redactie is verantwoordelijk voor de inhoud, tenzij uitdrukkelijk anders wordt vermeld.

10d De redactie van Ligfiets& en van www.ligfiets.net werken samen en stemmen inhoud en vorm op elkaar af.

10e - De promotie-commissie heeft als taak informatie te verschaffen aan leden en niet-leden, zowel gevraagd als ongevraagd en het coördineren en stimuleren van promotieactiviteiten.

10f - De Technische en Wetenschappelijke activiteiten Commissie (TWC) ondersteunt leden op het gebied van technisch en wetenschappelijke vragen, organiseert themadagen en kan zelf onderzoeken doen naar vragen die in het belang zijn van de vereniging of anderen daarin stimuleren.

10g - De WedstrijdCommissie (WeCo) organiseert wedstrijden, conform het eigen wedstrijdreglement. Dit reglement mag niet strijdig zijn met de reglementen van de WHPVA. Voorts is de commissie verantwoordelijk voor het publiceren en bijhouden van wedstrijdresultaten.

10h - De Kampeer- en ToerCommissie (KaToCo) organiseert toertochten en kampen voor leden. De commissie biedt daarbij een ondersteunende rol aan regionale tourclubs.

10i - De Cycle Vision-commissie organiseert jaarlijks het evenement Cycle Vision. De commissie kan daarbij assistentie inroepen van de andere commissies.

10j - De commissie infrastructuur heeft aandacht voor de intercity-fietser – de gemeentegrens overschrijdende langeafstandsfietser. Dit wordt gedaan door het promoten van bestaande snelfietsroutes, en het onder de aandacht brengen van problemen bij wegbeheerders en anderen.

10k - De bedrijfscommissie onderhoudt het contact met de bedrijfsleden en coördineert gezamenlijke activiteiten.

10l - De vertegenwoordiger van de vereniging in de WHPVA vertegenwoordigt de vereniging binnen deze internationale overkoepelende organisatie en onderhoudt de communicatie tussen deze beide organisaties.

Artikel 11. De begrotingsprocedure

11a - Iedere commissie doet een voorstel voor de geplande activiteiten en de daarbij behorende verwachte kosten (saldo van uitgaven en eventuele inkomsten) voor het komende begrotingsjaar.

11b - Het bestuur verwerkt de voorstellen tot een begroting die aan de algemene vergadering ter goedkeuring wordt voorgelegd.

11c - De algemene vergadering stelt, nadat eventuele wijzigingen zijn verwerkt, de begroting vast.

11d - Het bestuur kan toestaan dat gedurende het begrotingsjaar het budget van een commissie wordt overschreden. Hierover legt het bestuur verantwoording af in de algemene vergadering bij het vaststellen van de jaarrekening.

Artikel 12. Procedure kostendeclaraties

12a - Voor te maken kosten ten laste van de vereniging dient een verenigingslid vooraf goedkeuring te hebben van de penningmeester (die hierover zonedig overleg pleegt met het gehele bestuur). Hierop geldt één uitzondering, zie 12b.

12b - Binnen commissies kan deze goedkeuring binnen het afgesproken budget door de commissaris gegeven worden.

12c - Regelmatige terugkerende (persoonlijke) onkosten als gevolg van gebruikelijke verenigingsactiviteiten (m.n. vergaderingen, diverse kleine onkosten) kunnen zonder vooroverleg met de penningmeester worden gemaakt en gedeclareerd.

12d - Het bestuur stelt jaarlijks de voorwaarden en de tarieven voor de verenigingsvergoedingen vast (reiskosten, internet, opmaak clubblad, informatiecentrum).

12e - Voor het indienen van declaraties is een model beschikbaar bij de penningmeester en op de internetsite.

12f - Het bestuur is bevoegd om een algemene onkostenvergoeding aan vrijwilligers toe te kennen. Hierover legt het bestuur verantwoording af in de jaarvergadering bij het vaststellen van de jaarrekening.

Artikel 13. De algemene vergadering

13a - Op de algemene vergadering wordt door de secretaris een presentielijst neergelegd, waarop door de leden hun naam wordt aangetekend.

13b - De voorzitter verleent op de algemene vergadering de leden het woord die dit hebben aangevraagd.

13c - De voorzitter heeft het recht een lid dat zich naar zijn mening niet naar behoren gedraagt, het woord te ontnemen of het verblijf ter vergadering te ontzeggen, behoudens beroep van de betrokkene op de vergadering.

13d - De stemmingen bij hoofdelijke oproeping geschieden bij algemene vergaderingen in volgorde van de presentielijst, met dien verstande dat eerst de leden, daarna het bestuur en ten slotte de voorzitter hun stem uitbrengen.

13e - Voor de aanvang van een schriftelijke stemming bij algemene vergaderingen, worden door de vergadering drie

personen aangewezen die de stemmen tellen en hiervan aan de vergadering verslag uitbrengen.

Artikel 14. Toervereniging

14a – De voorzitter, secretaris en penningmeester vervullen automatisch deze functie ook bij de toer ligfietsvereniging.

14b – Het lidmaatschapsgeld voor de toerligfietsvereniging wordt voor voorzitter, secretaris en penningmeester vanuit de moedervereniging bekostigd.

Artikel 15 Naamsgebruik

15a – Binnen Nederland kan “Nederlandse Ligfietsvereniging” of “De Ligfietsvereniging (Nederland)” als naam van de vereniging gebruikt worden.

Artikel 16. Het huishoudelijk reglement

16a - Besluiten tot wijziging van het huishoudelijk reglement kunnen alleen worden genomen in een algemene vergadering en met meerderheid van de geldig uitgebrachte stemmen.

16b - Dit huishoudelijk reglement is in werking getreden na goedkeuring door de algemene vergadering op 14 maart 2010.

Appendix 5 Tijdpad en doelen

Menskracht maakt mobiel schetst de ontwikkeling van de ligfietsvereniging NVHPV in de periode 2010-2020. Dit gaat samen met het noemen van grote en kleine doelen. In deze appendix staan de belangrijkste doelen op een rijtje. Samen met een indicatie wanneer deze doelen behaald moeten zijn.

Voor de verschillende commissies geldt dat ze elk op hun eigen moment een deel-plan maken, waarin voor hen de doelen meer in detail staan uitgewerkt.

Bij elke ALV kan dit overzicht bijgewerkt worden.

Doelen voor de vereniging als organisatie

Wanneer	Wat	Wie
2010	Oprichten nieuwe Promotiecommissie	Bestuur
2010	Gereedmaken vereniging als “goed doel”	Bestuur
2010 (juli) 2010 (december)	Concept “bedrijfslidmaatschap” uitgewerkt en daarna ingevoerd	Bestuur in goed overleg met bedrijven
2011	Ten minste 15 bedrijfsleden	
2011	Opstarten en vullen “specialisten-vrijwilligers” bestand	Bestuur
2014	Financiële reserve rond 1 jaar-contributie ¹²	
Periode 2010-2020	Jaarlijks netto groei van 50 a 100 persoonlijke leden Jaarlijkse netto groei 1 a 2 bedrijfsleden	
2020	2500-3500 leden (dit komt overeen met een jaarlijkse groei van 3.4 tot 6.7%) 30+ bedrijfsleden	

Doelen voor de Commissies

Wanneer	Wat	Wie
Oktober 2010	Uitwerken <i>Human Power</i> scriptieprijs, openstelling ter uitreiking op ALV 2012	TWC + bestuur
2011	Checklist voor toertocht organisatoren	KaToCo
2014	Evalueren effect scriptieprijs	TWC + bestuur + ALV
2012 (eind 2010)	Fietskiezer online. Als instrument op www.ligfiets.net en/of aparte themasite (beta-versie eind 2010)	Ligfiets.net team + TWC + bedrijfscie
2011	Obstakels genoemd in FB routeplanner	Commissie Infrastructuur
2015	Voorstel landelijk dekkend netwerk doorgaande fietsroutes	Commissie Infrastructuur
2020	Landelijk dekkend integraal fietsbeleid	Commissie Infrastructuur

¹² Bij afwijking van meer dan 20% is begrotingstekort / -overschot van 20% van het verschil verplicht

Appendix 6 Checklist nieuwe initiatieven

Voordat nieuwe initiatieven uitgevoerd kunnen worden en steun in de vorm van mensen en middelen kunnen krijgen, is het goed te bepalen in hoeverre ze in lijn zijn met het uitgestippelde beleid. Als *hulpmiddel* is hiervoor de onderstaande checklist, waarmee voor verschillende onderdelen punten toegekend kunnen worden. Dat resulteert in een score voor het **belang** en een score voor de **uitvoerbaarheid** van het idee.

Belang van het idee

1) Bevordert dit idee het gebruik van ligfietsen? ¹³	a) Wegnemen / Verminderen belemmeringen	1 – 7
	b) Promotie voor het ligfietsen	1 – 7
	c) Sociale stimulans	1 – 5
2) Bevordert dit idee de ontwikkeling van ligfietsen?	a) Directe technische ontwikkeling	1 – 5
	b) Verbetering beschikbaarheid technologie en verspreiding kennis	1 – 5
3) Bevordert / versterkt dit idee de vereniging?	a) Door meer leden te krijgen	1 – 7
	b) Door activering leden en /of vergemakkelijken taken van vrijwilligers ¹⁴	1 – 5
	c) Bevorderen bekendheid/status vereniging	1 – 5
Totaal Belang idee		8 – 46

Bepaal voor elk onderdeel hoe het idee scoort. 1 = nauwelijks, 5 of 7 is maximaal. Voor het geven van meer dan 3 punten op een onderdeel mag een toelichting gegeven worden.

Tel vervolgens alle punten bij elkaar op, dit is dan de score voor het belang van het idee.

Uitvoerbaarheid van het idee

1) Inzet van mensen ¹⁵	Hoeveel mensen zijn nodig (1=veel 5=weinig)	1 – 5
	Hoe lang duurt de uitvoering (1=lang 5= kort)	1 – 5
	Is er ervaring met dit soort project (1=weinig)	1 – 5
2) Kosten / inzet van geld ¹⁶	>1000(1)/ 701–1000(2) / 351-700(3) / 101-350(4) / <100(5)	1 – 5
3) Overigen	Vergunningen/wetten (1=ja/lastig 3=nee)	1 – 3
Totaal Uitvoerbaarheid idee		5 – 23

Tel de punten bij elkaar op voor de totaalscore voor **Uitvoerbaarheid**

Een haalbaar plan heeft minstens 30 punten voor belang en uitvoerbaarheid samen. Minder dan 15 punten voor belang of minder dan 9 punten voor uitvoerbaarheid maakt dat een plan wel een erg sterke verdere motivatie nodig heeft om uitgevoerd te worden.

Ter illustratie twee voorbeelden: organiseren van evenement Cycle Vision en het aanschaffen van portofoons ten behoeve van toertochten en treffens.

Na de checklist blijken beide de drempel van 15 punten voor belang en 30 voor totaal te halen, al is het in het geval van de portofoons nipt met het belang.

Voorbeeld 1 Cycle Vision (groot belang lastige uitvoerbaarheid)

Korte omschrijving: weekend evenement met wedstrijden, beurs, probeerparcours, kamperen en eventueel lezingen en andere activiteiten.

¹³ Voor “ligfietsen” mag steeds gelezen worden: ligfietsen of andere vormen van mensaangedreven voertuigen

Belang van het idee

1) Bevordert dit idee het gebruik van ligfietsen?	a) Wegnemen / Verminderen belemmeringen	1
	b) Promotie voor het ligfietsen	6
	c) Sociale stimulans	5
2) Bevordert dit idee de ontwikkeling van ligfietsen?	a) Directe technische ontwikkeling	2
	b) Beschikbaarheid / verspreiding kennis & technologie	3
3) Bevordert / versterkt dit idee de vereniging?	a) Door meer leden te krijgen	5
	b) Vrijwilligers	4
	c) Vereniging	3
Totaal Belang idee		29

Uitvoerbaarheid van het idee

1) Inzet van mensen	Hoeveel mensen zijn nodig	1
	Hoe lang duurt de uitvoering	2
	Ervaring aanwezig	5
2) Kosten / inzet van geld		1
3) Overigen	Vergunningen	2
Totaal Uitvoerbaarheid idee		11

Voorbeeld 2: aanschaf portofoons (klein belang goede uitvoerbaarheid)

Korte omschrijving: aanschaffen van set portofoons om bij toertochten en treffens de organisatie veilig en vlot te laten verlopen.

Belang van het idee

1) Bevordert dit idee het gebruik van ligfietsen?	a) Wegnemen / Verminderen belemmeringen	2
	b) Promotie voor het ligfietsen	1
	c) Sociale stimulans	3
2) Bevordert dit idee de ontwikkeling van ligfietsen?	a) Directe technische ontwikkeling	1
	b) Beschikbaarheid / verspreiding kennis & technologie	1
3) Bevordert / versterkt dit idee de vereniging?	a) Door meer leden te krijgen	1
	b) Vrijwilligers	5
	c) Vereniging	1
Totaal Belang idee		15

Uitvoerbaarheid van het idee

1) Inzet van mensen	Hoeveel mensen zijn nodig	5
	Hoe lang duurt de uitvoering	4
	Ervaring aanwezig	1
2) Kosten / inzet van geld		3
3) Overigen	Vergunningen	3
Totaal Uitvoerbaarheid idee		16

¹⁴ 3 punten voor neutraal, 1 punt als het juist lastiger wordt voor de vrijwilligers en 5 als het makkelijker wordt

¹⁵ Inclusief voorbereiding

¹⁶ dit kan zowel directe kosten zijn als een potentieel tekort waar de vereniging garant voor staat

Appendix 7 Afkortingen.

Overzicht van de in dit plan voorkomende afkortingen

ALV	Algemene Leden Vergadering
BHPC	British Human Power Club
CV	Cycle Vision
EK	Europees Kampioenschap
ENFB	Echte/Eerste Nederlandse Fietsbond, oude naam van huidige Fietsersbond
FAQ	Frequently Asked Questions (zie VVV)
HPA	Human Powered Airplanes (vliegen op menskracht)
HPB	Human Powered Boats (varen op menskracht)
HPV	Human Powered Vehicles
IHPVA	International Human Powered Vehicles Association, voormalig international verband van HPV verenigingen
KaToCo	Kampeert en Toer Commissie
KNWU	Koninklijke Nederlandse Wielrijders Unie
MTB	Mountain Terrain Bike
NOC/NSF	Nederlands Olympisch Comité / Nederlandse Sport Federatie
NTFU	Nederlandse Toer Fiets Unie
NVHPV	Nederlandse Vereniging van Human Powered Vehicles
NVHPV	Alternatieve schrijfwijze voor NVHPV
OV	Openbaar Vervoer
TaCo	Technische Activiteiten Commissie
TWC	Technische en Wetenschappelijke activiteiten Commissie
UCI	Union Cycliste International (internationale wedstrijd fiets federatie)
VVV	Veel Voorkomende Vragen (ook: FAQ)
WeCo	Wedstrijd Commissie
WHPVA	World Human Powered Vehicles Association, huidig internationaal verband van HPV verenigingen
WK	Wereld Kampioenschap