

Zeeuws-Vlaanderen, circa 1910



Tekst Herbert Kuner  
Foto's rijwiel.net, Shirley Agudo

# Granny

Geen fiets zó Hollands  
als de omafiets





**Het begon omstreeks 2000 en bijna twee decennia later is het einde van de trend nog niet in zicht: retrofietsen zijn hip. Omafietsen, transportfietsen en vooral de combinatie van beide: de omafiets met een groot voorrek.**

**Ook bakfietsen zijn een verwijzing naar het verleden, al werden er vroeger geen kinderen in vervoerd maar vis, brood of verhuisspullen. Andere retrofietsen die tot het spectrum worden gerekend hebben vroeger in Nederland geen rol gespeeld, zoals beach cruisers of fixies.**

**H**et klassieke model dat in binnen- en buitenland als dé typisch Nederlandse fiets wordt gezien is de omafiets met haar elegant gebogen buis, het lange balhoofd en de aristocratische zit. Oma reed op een omafiets zonder het te weten. In de tijd van de omafiets bestonden immers geen omafietsen maar alleen damesfietsen, of om precies te zijn: dames-toerfietsen. Net als de heren-toerfiets ontstond het model rond 1890. De Engelse fietsenindustrie was toen internationaal toonaangevend en in Nederland werden deze fietsen geïmporteerd en door de opkomende inheemse fabrikanten gekopieerd.

Bekende merken van eigen bodem uit de begintijd waren Burgers, Simplex, Fongers, Gruno, de Vierkleur en Gazelle. Veel Nederlandse fietsfabrieken kwamen uit smederijen voort en behielden nog lang hun ambachtelijke karakter, terwijl met name in Engeland en Duitsland al snel grote, kapitaalkrachtige industriebedrijven ontstonden. De import uit deze landen domineerde de Nederlandse markt tot en met de Eerste Wereldoorlog. Mede door de beperkingen die deze oorlog voor de internationale handel met zich meebracht, begon men zich in Nederland op producten van eigen bodem te bezinnen en steeg in de jaren 20 de fietsproductie enorm, terwijl de fietsimporten daalden.

Engeland en Duitsland waren dan ook de invloedrijkste landen bij de vorming van wat een typisch Nederlandse fiets genoemd kan worden. De framebouw is vooral op het Engelse voorbeeld gebaseerd, met de omafiets als meest iconische resultaat, maar ook met inchmaten in plaats van centimeters, met Engelse wielmaten en met bui-





Vrouw in het dorpje  
Berkenwoude, ca 1920



Omgeving Amsterdam, circa 1905  
(familiearchief Broeder)



Foto uit Neder-  
lands-Indië  
(familiearchief  
Van Griethuysen)

◀ Het bestuur van de Eerste  
Nederlandse Dames-Fietsclub  
'Hony soit qui mal y pensé'  
(Algemeen Handelsblad)

tensoldering voor de verbinding van de buizen. Typisch Duits is de Nederlandse voorkeur voor de terugtraprem, en ook verder kwamen lange tijd veel fietsonderdelen uit Duitsland.

Wat is er dan typisch Nederlands aan de aloude toerfiets? Een aantal details zoals de framegeometrie die een middenweg tussen de Engelse en de Duitse vormt, of de balhoofdbuis van de omafiets die in Nederland vaak langer is dan in Engeland waardoor de

berijdster er nog statiger op zit. Of ook het veelvuldige gebruik van trommelremmen. Maar vooral ook de complete aankleding van de toerfiets, met gesloten kettingkast, bagagedrager, jasbeschermers en meestal een klapstandaard. Versnellingen werden daarentegen lang als een luxe beschouwd. Dat alles samengevat in het credo van de Nederlandse fietser: 'Ik wil een fiets voor alledag die me niet in de steek laat en waar ik zo lang mogelijk geen omkijken naar heb.'

Nederlanders wilden een fiets voor het leven. De standaardkleur was zwart, er mee opvallen was niet nodig en vaak zelfs niet gewenst. In de folder van een gemiddelde fabrikant stonden dan ook vier of vijf toermodellen die op de afbeeldingen nauwelijks van elkaar te onderscheiden waren, naast nog wat afwijkende modellen zoals een kinderfiets, een racefiets en later een tandem. Van experimenten of modes was nauwelijks sprake.

Dat veranderde pas begin jaren 50. De mensen wilden de oorlog en de vooroorlogse tijd van zich afschudden, men keek vooruit. Zo'n vijftien jaar na de introductie – op kleine schaal eind jaren 30 – brak de sportfiets door. De modellen die toen sportfiets werden genoemd, waren geen lichtgewichtfietsen met derailleur. Het waren compacter gebouwde fietsen dan de traditionele toerfiets, met iets kleinere en smallere wielen, deels aluminium onderdelen en veelal uitgevoerd in kleur of





Locomotief 1959  
Tour d'Italia



Gazelle Classic,  
Panther Black

Gazelle 1939 sport  
met velgremmen



later zelfs in twee kleuren. Ze waren net zo compleet uitgerust als de toerfietsen, hadden wel vaker een drievernellingsnaaf en de zithouding was iets meer voorover gebogen.

De sportfiets stond voor de nieuwe tijd, voor jong en actief zijn. In de folders werden sportfietsen vaak met een ander nieuw verschijnsel geassocieerd: vakantie-reizen in eigen land of naar landen aan de Middellandse Zee. Met de sportfiets werden modetrends in de rijwielbranche geïntroduceerd. De statige toerfiets die een leven lang meeging had afgedaan. Al in de tweede helft van de jaren 50 overvleugelde de verkoop van sportfietsen die van de toerfietsen. De sportfiets uit die jaren is in feite de rechtstreekse voorloper van de huidige gewone stadsfiets.

De één zijn brood is de ander zijn dood. De verkoop van toerfietsen liep terug en de fabrikanten reduceerden het aanbod tot maar een of twee modellen die soms ook nog op details werden aangepast aan de sportfiets. Midden jaren zeventig vond voor het eerst een herbezinning plaats. De fiets begon in zijn geheel weer aan populariteit te winnen, na twee decennia van sterk stijgende motorisering van het verkeer, met nadelige gevolgen voor het milieu en de leefbaarheid.

De hipste fietsen destijds waren de zogenaamde trimfietsen met racestuur en derailleur, maar tegelijkertijd brachten de fabrikanten ook de ouderwetse toerfiets weer onder de aandacht, die toen bewust als een nostalgisch icoon werd aangeprezen. Dit was de geboorte van de omafiets. De term omafiets duikt in kranten vanaf 1973 regelmatig in kleine advertenties op. Het woord stamt kennelijk uit de volksmond. De fabrikanten namen de term over en prezen hun omafiets



aan als een oud Hollands model dat zij soms 'Old Fashion' of 'Granny' noemden.

Er zijn wel twee wezenlijke verschillen tussen de huidige omafiets en het origineel, de vooroorlogse dames-toerfiets: de omafiets van nu is niet zo degelijk uitgevoerd als haar voorloper, maar neemt de plek van budgetmodel in. En ze is een nichemodel, in plaats van het standaardmodel voor elke vrouw. Tijdens de tweede nostalgiegolf in de fietsenbranche die omstreeks 2000 inzette, staken sommige fabrikanten de omafiets in een modern jasje. De fietsen kregen gelaste aluminium frames met oversized buizen, allerlei kleuren en een voordrager. Maar traditioneel of jeugdig – geen fiets is zó Hollands en als model zo onverwoestbaar als de omafiets.





# Retrorijders

## Tijdmachine op twee wielen

Tekst Flip van Doorn

Foto's Martijn Gijsbertsen







**Wollen truien, toeclips en ongeschoren benen: tijdens de Retro Ronde van Vlaanderen in Oudenaarde keren de deelnemers op hun historische fietsen terug naar het roemrijke verleden van de wielersport. Het is slechts een van de vele evenementen voor retrofietsers.**

**H**ad ik het maar nooit weggedaan, mijn wielershirt van Capri-Sonne. Ik bestelde het met korting bij een familieverpakking limonade van de hoofdsponsor. Hetzelfde shirt als waarin Peter Winnen in 1981 zegevierde op Alpe d'Huez. Hemelsblauw met oranje zakken op de rug. Gemaakt van wol, met de witte letters erop geflokt. Of mijn eerste echte racefiets, een Peugeot Aubisque. Die had ik natuurlijk ook nooit weg moeten doen. Ik reed er zelf mee Alpe d'Huez op, de Tourmalet en natuurlijk de Aubisque. Parelwit van kleur, de versnellingshendels op het frame en voethaken met riempjes – toeclips – aan de pedalen.

Tijdens de Retro Ronde van Vlaanderen had ik er goede sier mee kunnen maken. Twee dagen lang paraderen over de Markt van Oudenaarde bont uitgedoste renners op blinkende fietsen uit vervlogen jaren. Trots vertellen ze hoe ze in een goed verstopt winkeltje met tweedehands meuk precies het ontbrekende accessoire vonden waarnaar ze al jaren op zoek waren. Komen hun fietsen ter sprake, dan hebben ze het liefkozend over hun klassieker, of hun oldtimer.

Die kennen allerlei verschijningsvormen. Van een hoge bi, via fietsen met speciaal vervaardigde houten velgen en blikken bidons op het stuur, tot stalen racemonsters uit het begin van de jaren tachtig. Frames van carbon zijn uit den boze, versnellingen op het stuur en andere nieuwerwetse snufjes eveneens. Vanzelfsprekend dient de kleding in stijl overeen te komen met de fiets. Er bestaan ongeschreven regels voor retrofietsers en die worden nageleefd ook. Benen dienen ongeschoren te zijn, de koersbroeken zwart en de sokken wit.

Een dubbelganger van Eddy Merckx – in zijn beste dagen – fietst voorbij. Gele trui, rugnummer 51, het zwarte haar naar achter gekamd. Luttele meters verder is de klok teruggezet naar de twintiger jaren. Renners met reservebanden om hun schouders geknoopt, een van hen heeft een stofbril op zijn pet. Een Duitse fietstoerist rijdt rond met een kleine koffer op zijn bagagedrager. Trekt hij aan het touwtje dat aan zijn stuur hangt, dan komt een mechanisme in beweging dat een bel op zijn voorband drukt. Het rood van de banden blijkt de oorspronkelijke kleur te



zijn. Zwart-witfoto's krijgen kleur. Opvallend veel Engelsen melden zich aan het vertrek, terwijl in een bont uitgedost gezelschap aan de voet van de stadhuis trap het Italiaans de voertaal is.

Op de zaterdag zijn er sprintwedstrijden op de Markt en rijden de deelnemers een korte lus over de Koppenberg en de Paterberg, roemruchte hellingen uit de finale van de Ronde van Vlaanderen. Ondertussen hebben handelaren op het plein hun waren uitgesteld. Hele fietsen, losse frames, dozen vol cranckstellen, remgrepen en andere onderdelen. Bij een van de stalletjes kan ik mijn shirt van Capri-Sonne kopen, of de originele koerstrui van TI Raleigh, de ploeg van Peter Post. Bijpassende bidon of pet? Geen probleem. Worsthelmen heb ik voor het uitkiezen.

De retromarkt is in volle gang wanneer op zondagochtend de renners zich verzamelen voor de eigenlijke Retro Ronde. Een eerste, kleine groep gaat op voor de 160 kilometer. Veruit de meeste deelnemers kiezen voor de kortere afstanden: 45, 75 of 100 kilometer. De routes zijn uitgestippeld in harmonie met het thema. Ze doen smalle landwegen aan, af en toe een kasseistrook of een onverharde passage. Het bontgekleurde lint retrorenners golft de hellingen op en af, de in gehaakte

handschoenen gestoken handjes op het stuur.

De eerste pleisterplaats is het erf van een monumentale carréboerderij. Op tafels in een stal staan schalen verse aardbeien klaar, plakken ontbijtkoek en andere passende versnaperingen. Geen isotone energiedrank, maar water, koffie en limonade. Aan lange tafels schuiven ze aan: een man met een kniebroek en een gestylde snor net zo glimmend als zijn fiets, een stel in stijlvol oranje, een krasse knar in het Mondriaan-shirt van La Vie Claire. Populair zijn fameuze shirts als dat van Molteni, waar Eddy Merckx in koerste, van de TI-Raleigh-ploeg van Peter Post en met de geblokte band van Peugeot. Dat alle jaargangen door elkaar zitten en het lijkt of er ergens een tijdmachine op hol is geslagen, deert helemaal niemand. Een pianist zorgt voor achtergrondmuziek, er zijn zelfs mensen die voorzichtig een dansje wagen.

Dat wielrennen iets met snelheid te maken zou hebben, blijkt een misverstand. Over deze wegen gaan vandaag geen coureurs voorbij die in doorgesnoven-junkie-stijl naar de finish razen. Wel een ouder echtpaar op een tandem, of een jongetje dat op Ciske de Rat lijkt. Terug in Oudenaarde is voor iedere deelnemer applaus, een herinnering en iets warm te eten. Daar – en niet tijdens de tocht – gaat ook de bierkraan open.





# Retrofietsen

**Een mooi en zeer compleet overzicht van retrokoersen in Nederland en België, plus een leidraad met richtlijnen voor de retrofietsers, is te vinden op de website [www.retrokoers.nl](http://www.retrokoers.nl)**

**Retro Ronde van Vlaanderen** Foto's, bewegende beelden en andere informatie over de afgelopen editie van de Retro Ronde van Vlaanderen staan op [www.sport.be/retroronde/2018/nl/](http://www.sport.be/retroronde/2018/nl/). Ook de data van volgende edities zijn daar te vinden.

**Centrum Ronde van Vlaanderen** De kleedruimtes, douches en kluisjes in het Centrum Ronde van Vlaanderen zijn niet alleen tijdens de Retro Ronde beschikbaar. Het hele jaar rond dient het Centrum, gelegen aan de rand van de Markt, als uitvalsbasis voor fietsers die de Ronde zelf willen beleven. Het is zelfs mogelijk er racefietsen te huren. Drie lussen, apart of gecombineerd af te leggen, voeren langs de hoogpunten in het parcours van de Hoogmis van de Vlaamse wielersport. Liefhebbers kunnen hun hart ophalen in de permanente expositie over de geschiedenis van de Ronde, of sterke verhalen aanhoren in het koerscafé. In de winkel zijn rennersoutfits te koop, zowel hedendaags als in retro-stijl: [www.crvv.be](http://www.crvv.be).

**Bedrijfsuitje** Met bedrijf of vriendengroep een dag geheel verzorgd en begeleid fietsen door de Vlaamse Ardennen in restijl – huur van passende fiets en kleding inbegrepen – kan via [www.bonaventure.be](http://www.bonaventure.be). Meer over de Vlaamse Ardennen: [www.toerismevlaamseardennen.be](http://www.toerismevlaamseardennen.be)



© Martijn Gijsbertsen





© Martijn Gijsbertsen



© Martijn Gijsbertsen



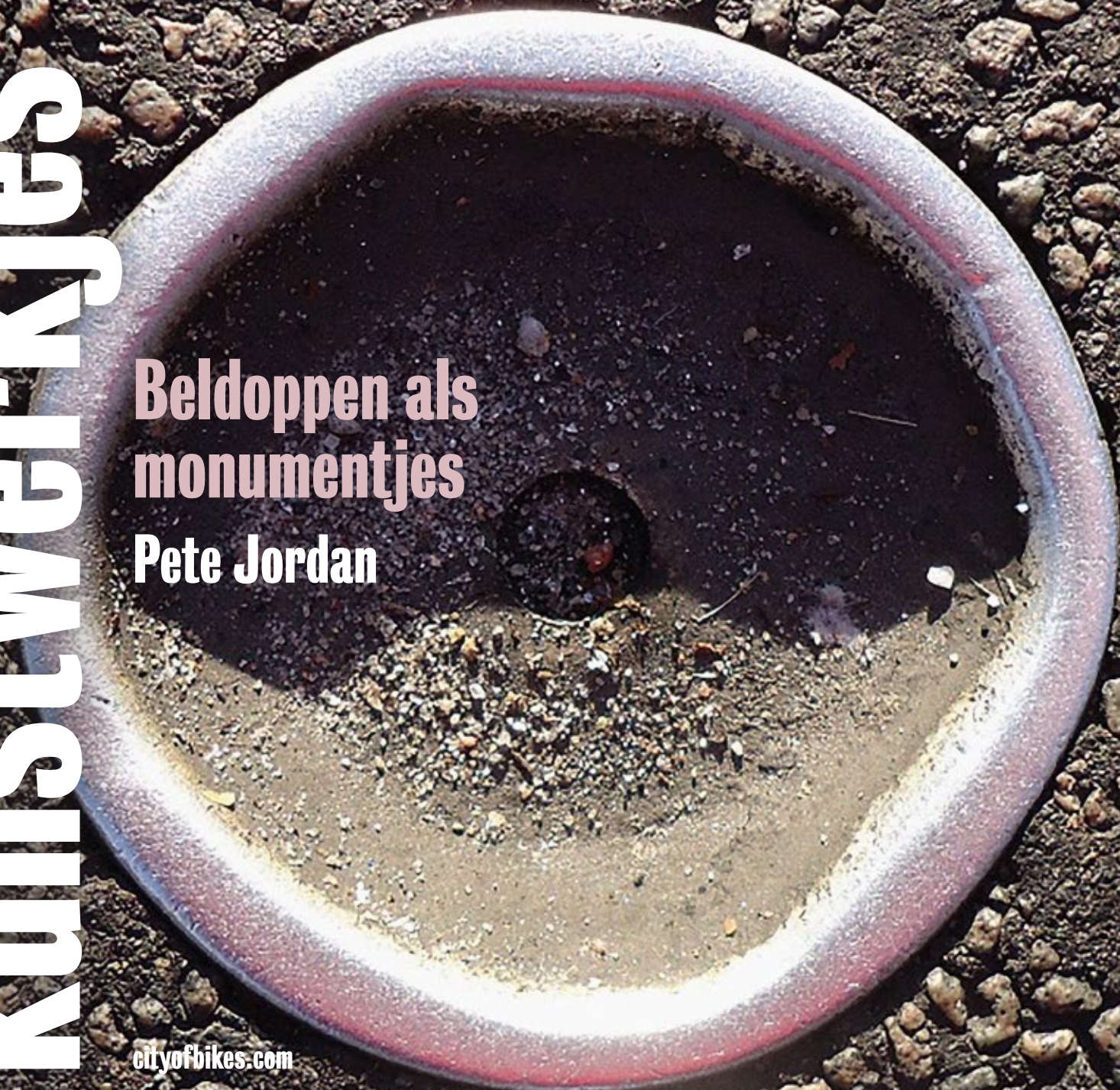
# Kant en klare kunstwerkjes

Beldoppen als monumentjes

Pete Jordan

[cityofbikes.com](http://cityofbikes.com)

Tekst Peter de Lange • Foto's Pete Jordan







**Het is een klein ongemak. Het hoort bij van die ouderwetse fietsbellen die zo'n mooi, helder geluid maken. Gebruikers herkennen het probleem meteen. De bovenste helft van de bel raakt los van de onderste en valt van het stuur. Geen punt als je stilstaat, je bukt, raapt het ding op en schroeft de twee helften in een paar handbewegingen weer op elkaar. Maar wat te doen als het je op een druk kruispunt overkomt? Je kunt eigenlijk alleen maar doortrappen, op zo'n moment afstappen is levensgevaarlijk.**

**E**n zo gaan er jaarlijks in Amsterdam honderden beldoppen verloren. Sneu voor de eigenaar. Die moet een nieuwe bel kopen. Maar een geluk voor Pete Jordan. Hij verzamelt die stukjes in ongenade gevallen metaal. Spoort ze op en fotografeert ze. In zeven jaar tijd vond hij er zo'n 700. 'Kant en klare kunstwerkjes,' noemt hij liefkozend de roestige, door zwaar verkeer misvormde en met het asfalt vergroeide bolletjes.







Op een enkele is de naam van een fietsmerk nog leesbaar, maar van de meeste is hun vroegere functie niet meer herkenbaar, zo veranderd zijn ze in de loop der tijd. Jordan vindt het fascinerende objectjes. ‘Sommige liggen er al tientallen jaren,’ zegt hij. ‘Het zijn kleine monumenten geworden, ze horen op dezelfde manier bij de stad als het Concertgebouw, CS of de Munttoren.’

Jordan stond jarenlang elke zondagmorgen vroeg op om op beldoppenjacht te gaan. Het enige moment in de week dat hij ongestoord op drukke kruispunten als de Overtoom en de Constantijn Huygensstraat met zijn camera kon rondscharrelen. Elke week ontdekte hij wel een paar nieuwe exemplaren. Hij weet precies waar hij moet zoeken: ‘In de buurt van tramrails, daar zit het asfalt vaak vol scheuren en kuilen, daar trillen dop-



pen gemakkelijk los.’ De meeste metalen vondelingetjes kent hij al jaren. Hij begroet ze als oude vrienden. Van tijd tot tijd maakt hij er nieuwe opnamen van. Om hun slijtage in beeld te brengen.

Misschien brengt hij zijn verzameling ooit onder in een boek. Of richt hij een expositie in. Voorlopig is de collectie alleen te zien in zijn toilet. Daar heeft hij de mooiste foto’s op tegelformaat van 10 bij 10 centimeter tegen de muren geplakt. Het is een statement, een getuigenis van Pete Jordans letterlijk grenzeloze liefde voor de Nederlandse fietscultuur.

Jordan wil daar heel bewust deel van uitmaken. Hij kwam er in 2002 speciaal voor over uit de Verenigde Staten. Hij had er genoeg van om in zijn woonplaats San Francisco bij een obscure subcultuur te worden ingedeeld, enkel omdat hij van fietsen houdt.

Pete verwerkte zijn ervaringen in Holland in zijn boek *De Fietsrepubliek*. ‘In mijn geboorteland maakt de auto de dienst uit,’ zegt



hij. ‘De fiets is in Amerika geen volwassen vervoermiddel. Er wordt op neergekeken. Fietsers zijn armoedzaaiers, tenzij ze een dure fiets hebben, een exclusief, statusverhogend ding. In de VS moet je jezelf bewijzen door je bezit. Zelfs in een liberale stad als San Francisco ontkom je daar niet aan. Als je een kind hebt, moet je een auto hebben. Uitgesloten dat je daar je zoon op de fiets naar school zou brengen.’



Hoe anders is het dan in Nederland, waar de fiets volgens Pete Jordan staat voor vrijheid en onafhankelijkheid. En waar de fiets bijdraagt aan gezondheid, een schonere wereld en intermenselijk contact. Jordan: ‘Terwijl een auto een gesloten metalen doos is met onbekenden erin die je niet kunt aanspreken, laten fietsers zich heel makkelijk benaderen.’

Alsof hij in de hemel is. Zo voelt wonen in Amsterdam voor deze Amerikaan. Hij herinnert zich de gelukzalige verbazing van de eerste maanden in de hoofdstad, toen hij oma’s op de fiets zag, maar ook kleine kinderen en heren in driedelig grijs. Hij vindt het een voorrecht om in die fietsende familie te zijn opgenomen en hij geniet nog steeds van ieder ritje. ‘Ik zoek zelfs excuses om ergens op de fiets naar toe te gaan,’ bekennt hij. ‘Als een vriend belt dat hij een boek wil komen ophalen, zeg ik: ik breng het wel even bij jou langs. Want dan kan ik weer een stukje fietsen.’



# Rouwfiets

**De fiets trouw tot in de dood**



Tekst Peter de Lange  
Foto's Ben Deiman



**Sommige Nederlanders blijven de fiets tot het einde trouw. Uitvaartondernemers bieden de mogelijkheid een overledene per rouwfiets naar de laatste rustplaats te vervoeren. Dit groene alternatief voor de zwarte rouwauto is vooral populair onder mensen die bij hun leven een groot liefhebber van fietsen waren en die duurzaamheid hoog in het vaandel hadden.**

**D**e rouwfiets is er in verschillende uitvoeringen. Bij de een staat de kist op een aanhanger die aan een fiets is gekoppeld. Een ander type is gebaseerd op de bakfiets.

De Nieuwe Wilg, leverancier van uitvaartbenodigdheden in Wijk en Aalburg, is een van de bedrijven die rouwfietsen van het eerste type verhuurt, voornamelijk in Zeeland en Noord-Brabant. De rouwfiets die De Nieuwe Wilg beschikbaar stelt, is een eenvoudige zwarte opoefiets met een aanhanger waar een kist op past. Hij wordt zo'n vijf tot zes keer per jaar besteld. 'De overleden die voor dit vervoermiddel gaan, waren altijd bijzondere mensen,' aldus het bedrijf. Dat wil zeggen: ze hielden niet alleen van fietsen, ze hadden ook hart voor natuur en milieu. 'Het zijn over het algemeen mensen die ook kiezen voor een ecologisch verantwoorde kist en voor een teraardebestelling op een natuurbegraafplaats.'

Een uitvaartfiets van het tweede type

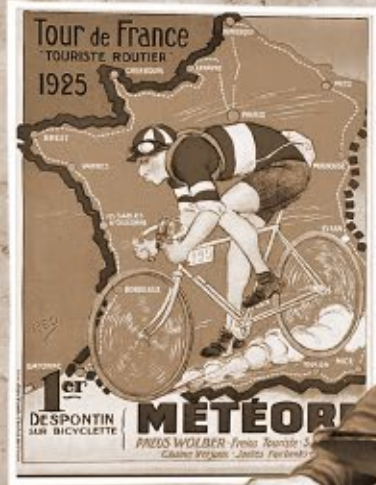
wordt verhuurd door onder anderen Mark Kirkels uit Nijmegen. Het is een solide, door Gazelle gemaakte bakfiets uit 1964 die aanvankelijk in gebruik was bij een melkboer. Mark heeft dit bijzondere voertuig al vele jaren in zijn bezit. Hij gebruikte het voor allerlei klusjes en zette het in bij bakfietsraces. Tegenwoordig stelt hij het beschikbaar voor uitvaarten. De vraag is bescheiden: gemiddeld zo'n paar keer per jaar, zegt Mark. Maar, voegt hij eraan toe, het zijn wel altijd heel bijzondere uitvaarten waarbij zijn rouwrijwiel wordt ingeschakeld.

Zo herinnert hij zich hoe een wielervedclub in Noord-Brabant een overleden clublid de laatste eer bewees met een stille ronde over de overdekte wielervedbaan. Vóór het in kleurig tenue gestoken peloton uit reed Marks bakfiets met daarop de gestorven wielervedvriend in zijn kist.

Marks verhuurt zijn bakfiets ook voor bruiloften. *Rouwfiets* wordt dan eenvoudig *trouwfiets*.







# Brabants Fietsharmonisch Orkest

Toverformule van  
vrolijke muziek

Ruud Schellekens





Al fietsend vrolijke muziek maken. Dat is de toverformule waarmee het Brabants Fietsharmonisch Orkest, kortweg het Fietsorkest, veel applaus oogst. De zes muzikanten en hun vier meter lange tandem luisteren evenementen op in binnen- en buitenland. Met zo'n vijftig optredens per jaar zijn zij met hun onnavolgbare muziek- en theatershow een veelgevraagde act bij openingen en openluchtfeesten. Ook bij de ingebruikname van wegen en fietspaden blaast, tettert en danst het fietsorkest, gestoken in ouderwets wielertenu en andere vrolijke kostuums, er lustig op los. Het repertoire bestaat uit film- en circusmuziek die perfect aansluit bij de slapstickachtige acts.



Het orkest komt voort uit een groepje vrienden die voor de grap op een door toenmalig fietsenmaker Ruud Schellekens gerestaureerde en verlengde tandem een tochtje langs cafés in en rond Eindhoven maakte en voor de gezelligheid hun muziekinstrumenten meenamen. Ze oogstten zoveel succes, dat Schellekens er in 2002 een officieel orkest van maakte (toen nog 'Bicykletter' geheten) en weer een jaar later

zijn fietsenzaak verkocht om zich fulltime te wijden aan de muziek op twee wielen. Hij verdient er een smakelijke boterham aan.

De oorspronkelijke tandem, ooit in elkaar geknutseld voor het carnaval, werd al snel vervangen door een nieuw, zwaarder model dat bestand is tegen het gewicht van zes volwassenen en hun instrumenten. Deze fiets van 650 kilo kan wel tegen een stootje, verzekert Schellekens, die de zespersoons-tandem

eigenhandig bouwde. Schellekens, ook fiet-senverzamelaar, treedt op als orkestleider. Hij zelf speelt saxofoon, de overige muzikanten zijn Louis Roeland, die het besturen van de tandem combineert met het bespelen van de bekkens, Hans Boschman (tenorsax), Pier Borkent (trompet), Wicher Gerrits (accordeon) en Rob Musters (trom en bastuba).

Fietsen en muziek spelen in één adem op zo'n loodzwaar voertuig is een ware fysieke

uitdaging, vertelt de orkestleider. 'Op vlak terrein valt het nog enigszins mee, maar ga je een heuvel op dan wordt het echt lastig. Daar is een goede conditie voor vereist.' De orkestleden weten uit ervaring welke eisen er aan hun lijf worden gesteld en houden hun conditie daarom scherp in de gaten. Maar invallers stappen soms argeloos in het zadel. 'Een trompettist die zich onvoldoende had voorbereid viel al na een kwartier bijna dood van de fiets,' herinnert Schellekens zich.

Sinds het einde van de economische crisis krijgt het orkest het drukker en drukker. Schellekens: 'Gemeenten investeren de laatste jaren flink in nieuwe fietspaden en andere infrastructuur voor fietsers. Ze passen stoplichten en kruispunten aan voor de fietser en geven daar met een openingsfeestje graag ruchtbaarheid aan. Voor ons is dat een gunstige ontwikkeling, wij halen daar steeds meer werk uit.'

Ondertussen werkt Ruud Schellekens aan zijn volgende project: een fietsorkest te water. Op basis van aluminium benzinetanks van afgedankte Mig-gevechtsvliegtuigen die hij in Tsjechië op de kop tikte, bouwde hij een waterfiets die groot genoeg is om als drijvend podium voor zijn voltallige orkest te dienen. In Nederland met zijn vele plassen en havens liggen volop kansen voor waterfietsende muzikanten, verwacht de ondernemende Eindhovenenaar. 'Denk maar aan de Amsterdamse grachten of de cruiseterminal in Rotterdam. Wij zullen graag een rondje door de haven fietsen om de passagiers van die grote cruiseschepen een vrolijk uurtje te bezorgen.'







# Velo mobiel

Harder dan **Theo van Andel**  
Tom Dumoulin

Tekst Peter de Lange  
Foto's Velomobiel.nl





**Velomobiel. Het vervoermiddel met deze naam is – door zijn opvallende verschijning – bekender dan het woord zelf. Toch staat het al sinds 2003 in de Dikke Van Dale. Voor Allert Jacobs, Theo van Andel en Ymte Sybrandy betekent de vermelding in het gezaghebbende vaderlandse woordenboek de erkenning dat hun product is geaccepteerd als lid van de fietsenfamilie. Want, eerlijk is eerlijk, het is even wennen aan deze uniek vormgegeven fiets.**

**S**impel gesteld, is de velomobiel een gestroomlijnde ligfiets met drie of vier wielen in een opvallend kleurig jasje van kunststof. Je zou het een trapauto kunnen noemen, ware het niet dat die aanduiding het ingenieuze van het ontwerp absoluut geen recht doet.

‘Onze modellen hebben een zelfdragende carrosserie, precies als bij een auto, waarbij de wielophangingen rechtstreeks in de omhulling gemonteerd zit’, vertelt Theo van Andel. ‘De kettingaandrijving is volledig ingepakt, met als voordeel dat die veel langer meegaat dan bij een racefiets. En alle wielen zijn geveerd en enkelzijdig opgehangen. Een band wisselen kan dus altijd zonder een wiel los te hoeven halen.’

Het aerodynamische model maakt het mogelijk om met een velomobiel minstens twee keer zo snel vooruit te komen als op een gewone fiets. Volgens de makers kan een gezonde persoon met een velomobiel zelfs harder fietsen dan Tom Dumoulin op zijn racefiets. Een ander voordeel: door de beschermende omhulling kun je met een velomobiel onder bijna alle weersomstandigheden prettig fietsen. Van Andel: ‘Door de ontspannen zithouding is het lang vol te houden. Daardoor, en door de grote, tegen weersinvloeden beschermde bagageruimte, is een velomobiel ook een heel geschikte vakantiefiets. Met een velomobiel leggen mensen soms meer dan 200 kilometer per dag af tijdens een fietsvakantie.’



Wie rijden er zoal in een velomobiel? Theo van Anandel omschrijft de doelgroep kortweg als 'over het algemeen mannen van boven de 40'. Zij gebruiken de velomobiel behalve voor recreatieve doelen ook in het forensenverkeer. 'Woon-werk afstanden van 20 tot 40 kilometer enkele reis zijn goed te doen,' claimt Van Anandel. 'Dat is het hele jaar door vol te houden dankzij de bescherming tegen zon, wind en regen die de omhulling biedt. Forensen met de velomobiel hebben nauwelijks meer reistijd nodig dan met de auto. Ze hoeven 's avonds na thuiskomst niet nog te gaan sporten, met deze fiets hebben ze al een gezonde portie lichaamsbeweging gehad.'

Om de voor de velomobiel karakteristieke hoge snelheid te kunnen bereiken is het belangrijk dat het voertuig een laagliggend zwaartepunt heeft. Een velomobiel ligt daarom laag op de weg, en dat heeft als nadeel dat andere weggebruikers deze fietsers, hoe opvallend van kleur hun vervoermiddel ook is, soms laat opmerken. Dat kan gevaarlijk zijn, geeft Van Anandel toe: 'Anderen kunnen ervan schrikken. Een velomobilist moet zich daarvan bewust zijn en er waar mogelijk op anticiperen.' De belijning op het wegdek blijft overigens voor de berijder ondanks de lage wegligging goed zichtbaar.

Het bedrijf Velomobiel zetelt in Dronten en werd opgericht in 2000, nadat Allert en Theo eerst jarenlang ervaring hadden opgedaan met de bouw van ligfietsen bij Flevo-bike. Hun eigen velomobiel kwam tot stand na jaren van kritische testen en uitgebreide proefritten. Uitgangspunt van de ontwerpers was een praktisch vervoermiddel te bouwen dat licht en snel moest zijn en geschikt voor het gebruik in het woon-werkverkeer. Aan welke eisen hun product moet voldoen weten de makers als geen ander: ze forensen dagelijks zelf met de velomobiel.

Bij de start van hun onderneming stond de oprichters een kleinschalige productie voor ogen. 'We dachten enkele tientallen stuks te maken, maar het zijn er inmiddels bijna 2.000. Die hebben bij elkaar al ruim 26 miljoen kilometer gereden,' aldus Van Anandel. Velomobielen worden lang niet alleen in Nederland verkocht, op de dealerlijst staan adressen in onder andere België, Duitsland, Italië, Denemarken en Spanje. De productie verhuisde in 2012 van Dronten naar Roemenië. De fabriek biedt werk aan twintig mensen. De velomobiel is verkrijgbaar in zeven verschillende uitvoeringen.





