



## ::: Velomobielen :::

**Inleiding in de velomobielerij, door Frederik Van De Walle**

### **Wat is een velomobiel?**

We moeten ergens beginnen.... Mits goed ontworpen is een velomobiel sneller, comfortabeler en veiliger dan elke andere fiets die je kent. Meestal kan je er rommel in kwijt, naast bagage.

De Velomobiel verhoudt zich tot een rechtop- of ligfiets zoals een auto tot een brommer of motorfiets. Je zou een velomobiel een 'driewielige gestroomlijnde ligfiets' kunnen noemen. Dat is ongeveer hetzelfde als een auto een 'vierwielige, gestroomlijnde motorfiets' noemen. Een beetje idioot dus. Nee, een velomobiel is een velomobiel. En het is ook een fiets, maar alleen maar omdat er pedalen inzitten!

### **Snelheid**

Wie kent de go-karts aan de zeedijk niet? Amaai, ik heb me daar in mijn jeugd rot mee geamuseerd. Dan wou ik zo graag ook eentje thuis hebben om mee in de buurt rond te crossen, maar met de jaren werd ik te oud daarvoor. Of niet? Sommige van de go-karts met een vorm van overkapping vallen onder de definitie van een velomobiel. Dus neem het idee van die go-karts, maak een goed, serieus opgevat ontwerp voor gebruiksgemak, comfort en snelheid, en je krijgt een velomobiel, de auto onder de fietsen. De associatie met go-karts doet waarschijnlijk sommige mensen instinctief denken dat, wanneer ze een velomobiel zien, een velomobiel trager is dan een gewone fiets.

Inderdaad een velomobiel is volumineuzer en zwaarder dan een gewone rechtop fiets. Maar de luchtweerstand is een stuk lager, en dat is de grootste weerstand waartegen de fietser trapt boven ruwweg 15 km/h.

Twee cijfervoorbeeldjes: als je met een goede stadsfiets 20km/h rijdt, kan je met dezelfde inspanning op een goede racefiets 25km/h rijden, met een goede velomobiel wordt dat 30km/h.

Voor de sterkere personen: 29km/h met een stadsfiets betekent 36km/h met een koersfiets, en met dezelfde inspanning rij je 50km/h met een potige velomobiel!

Een velomobiel is dus sneller dan een equivalente gewone rechtopfiets (bijvoorbeeld, een klassieke herenfiets voor dagelijks gebruik). En wenbaarheid is troef want véél lichter dan een Lotus Elise!

### **Innerlijk comfort**

Komfort, comfort, het is allemaal hetzelfde. En toch, wat is comfort? Zo kunnen we u bijvoorbeeld inlichten dat een snelle fiets ook traag kan rijden en dit met minder inspanning dan met een trage fiets. Begrijpt u? Iets anders. Een auto is comfortabel. U smijt/legt uw boodschappen in de koffer, doet de deur open, en gaat zitten in een lekkere (lederen) zetel (met ingebouwde verluchting en massagekussen, alleen in optie).



Praktisch is comfortabel. Niet vergeten de motor te starten en 'Zoef!', u trapt het gaspedaal in en 'Vroem!', u bent vergeten de eerste versnelling achteruit te selecteren. Eenmaal aan het rijden is het lekker stil, met het dak toe is het droog in de regen, de temperatuur is aangenaam (ac optie) en, u hoeft geen inspanning doen behalve wakker blijven. Het ultieme comfort, nietwaar?

Een velomobiel is veel minder comfortabel want het ding weegt maar 2% tot 3% van een modale auto. Vergeet uw salonzetel met airco! Niettegenstaande is een goede velomobielstoel ook comfortabel, met verluchting voor de zweterige rug. Zweterig? Natuurlijk, als je aan je innerlijk comfort werkt, dan zal je wel een beetje moeten zweten.

### **Hoe praktisch is een velomobiel?**

Een velomobiel is instappen en wegwezen. Anders is het geen velomobiel. In het stadcentrum waarschijnlijk niet of nauwelijks sneller dan een goede 50EURO fiets, maar de mogelijkheden zijn enorm op wegen met minder obstakels. Verwacht echter niet dat een slak plots een haas wordt, dat wordt dan hoogstens een raceslak.

En verder hangt dat allemaal zeer veel af van wat u er wilt mee doen, en van welke velomobiel het voorwerp is.

### **Economische toekomst?**

Uit het Ctenor-eindwerk en uit ervaring leren we dat er best een markt bestaat voor mooie, dure, goede, praktische fietsen (Velomobiel.nl heeft bijvoorbeeld in twee jaar tijd meer dan 50 Questen verkocht). Dat is echter nog altijd niets in vergelijking met de oplage die een auto heeft. Volgens de enquête uit het eindwerk is er echter een gigantische markt als de verkoopprijs voldoende laag is. Uit de autoindustrie leren we dat er een massaproductie nodig is om een lage verkoopprijs te krijgen. Is Flevobike (met de Versatile) deze weg ingeslagen?

### **Elektrische aandrijving?**

Ga weg, als je een velomobiel zoekt die voor jou trapt, heb je geen fiets meer, maar een automobiel. Dan koop je toch een kleine wagen? Overigens, er zijn ook lichte, plezante elektrische auto's te vinden, zie bijvoorbeeld twike.ch (met pedalen in optie) of Cree.ch Geassisteerde aandrijving tot 250W en 25km/h (volgens Europa nog steeds een fiets) is mogelijk op sommige modellen, vooral voor bergachtige gebieden en voor mensen die zonder assistentie de 30km/h niet halen.

### **Pleasant?**

Als je denkt te weten hoe het voelt om velomobiel te rijden, zonder eens goed te proberen met liefst een paar modellen, ja, dan denk je dat te weten. Maar mijn vader zei mij altijd, je moet niet denken, je moet wéten. Dus doen. Helaas is dit eenvoudiger gezegd dan



gedaan, velomobielen zijn zo schaars dat het niet vanzelfsprekend is eventjes eentje te proberen. Wordt aan gewerkt.

### **Serieus?**

Ludiek als we zijn, hebben we ook een serieuze kant. En het grotere idee achter de velomobiel is heel serieus. Iedereen (op een paar na) is het erover eens dat we als mens een onaanvaardbare grote invloed op onze leefomgeving aarde hebben. Een waarvan de gevolgen niet uitblijven. Een belangrijke 'schuldige', een grote energie- en ruimtevreter van onze tijd, is onze mobiliteit. De voordelen van mobiliteit zijn irrelevant voor onze natuurlijke leefomgeving. Terwijl voor ons het vervoermiddel, dat ons het meest persoonlijk voordeel geeft, de auto is, althans volgens ons marktsysteem dat olie en energie virtueel als onuitputbaar behandelen. Voor de samenleving is dit een ander verhaal: de kwalijke effecten op mens en natuur blijven groeien. Ondanks alles. Of dankzij, want de auto is nog altijd KING, auto's worden nog steeds duurder, groter, sneller, er is meer keuze dan ooit en ze verkopen elk jaar weer in grotere getallen. De meerderheid is bereid 50 tot 100 keer (!) meer uit te geven aan hun auto dan aan een fiets. En dan moet diezelfde fiets concurreren met de auto om de mobiliteit van de mens. Laat me niet lachen. Eigenlijk is het ongelooflijk dat de fiets nog zoveel aanhang heeft in de eerste plaats. Dus er moet wel iets goed aan zijn. Of is het alleen die prijs die maakt dat iedereen die zich geen auto kan aanschaffen wel moet fietsen?

Neem de vergelijking auto-motorfiets. Voor hoeveel km's gebruiken mensen hun motorfiets als een verplaatsingsmiddel? Minder dan 1 % van alle autokilometers. Terwijl de Belg voor iedere 13de auto een motorfiets bezit. Ook de motorfiets concurreert om de gunst van mobiliteit. Maar het is duidelijk, de auto wint. Waarom? Misschien omdat ze comfortabeler, praktischer is. Waarom hebben zoveel mensen toch een motorfiets? Omdat dat plezierig is, het is recreatief. En dat is nu precies waarom fietsen populair is: de fiets is recreatie. Gezonde recreatie bovendien. . Maar we vrezen dat veel van de dagelijkse forens fietsers fietsen om economische en andere praktische overwegingen, niet omdat ze per se een fiets boven een auto verkiezen. Om dus het autogebruik verder te 'rationaliseren' moet de fiets dus meer CONCURREREN met de auto. Zolang een fiets een motorfiets zonder motor met een 120 jaar oud basisontwerp blijft, zal de fiets objectief gezien alleen concurrentieplaats verliezen ten opzichte van de immer verbeterende auto als mobiliteit. En dat een fiets een fractie van een auto mag kosten helpt er natuurlijk ook niet aan. Niks voor niks is er een dieptepunt in fietsgebruik rond de 20-22 jaar.

De velomobiel is op dit vlak volledig anders dan de gewone klassieke fiets. Alhoewel recreatief best wel te pruimen, is de velomobiel vooral goed als mobiliteit. Door de snelheid en het comfort van een binnenruimte valt er makkelijk een behoorlijke



dagelijkse afstand mee af te leggen zonder door te gaan voor olympisch champignon (rood met witte bollekes). Bagage gaat makkelijker mee, onderhoud is veel minder door ingewerkte bewegende delen, regen en kou zijn geen redenen om er niet op uit te trekken. Het waardeert het idee van fietsen op tot een niveau waar een fietsvoertuig (zie onze definitie) wat beter uitgewerkt kan worden als een echt vervoermiddel. Of in andere woorden, het zal wat meer kosten...

En als mensen écht rationeel zouden zijn in keuze van vervoermiddel, dan zou de gemiddelde prijs van alle nieuwe verkochte wagens 10 000 € zijn, en van motorfietsen € 2 500. Maar het is niet uitzonderlijk dat men er 10 keer meer aan uit geeft. Waarom mag een fiets eens niet wat meer kosten?

We hebben het hier over het concept van een velomobiel. Er zijn duizenden verschillende auto en motorfiets modellen in deze wereld. Laat je verbeelding de loop en probeer je eens 100 verschillende velomobiel modellen voor te stellen.... .... drie of vierwielaars, sportief of ruim, superlicht of degelijk, luxueus of miniem, bio of edge design, cabrio of niet,...? En allemaal puur biologisch transport op mensenmaat! Het milieu én uw lichaam is uw dankbaar, alsook de kinderen op straat ;-)

NOOT: Met het bestaan en het gebruik van de klassieke fietsen is er natuurlijk absoluut helemaal niets verkeerd, het is heel positief en alle lobbywerk die de fiets als ze is promoot is nog steeds dringend nodig. Dus, bovenstaande is een pleidooi voor MEER fietsen in al zijn vormen, niet minder.

Puur biologisch transport op mensenmaat! Het milieu is u dankbaar. Dank u.

### **Voor iedereen?**

Evenwicht moet je al niet houden en als je kan leren autorijden, waarom kan je niet leren fietsen (=een gezonde mens worden)?