

De broers van Flevobike dromen van een snelfiets zonder spatten



Het lassen van een nieuw ligfietsframe. | beeld Raymond Rutting

30 september 2019, 03:00

aangepast 30 september 2019, 12:38

Marc van den Eerenbeemt / vk

In de ligfiets zit niet veel muziek meer, en dus richten de gebroeders Vrieling van Flevobike zich op ontwerpen voor de grote fietsindustrie. Maar de droom van een eigen, elektrisch aangedreven, overdekte fiets blijft.

Dronten

Binnenkort rolt de laatste Orca uit de werkplaats van Flevobike in Dronten. De overdekte ligfiets is aan het einde van zijn levenscyclus, vindt de bedrijfsleiding. Het basismodel is stap voor stap verbeterd, inclusief de toevoeging van elektrische trapversterking. Net zolang tot die verbeteringen de fiets niet meer beter maakten. Het werd tijd voor een grondig herontwerp. Of om te stoppen met de productie. Het wordt het laatste, besloot de directie. De onderneming slaat een nieuwe richting in.

De directie, dat zijn de drie broers André (47), Erwin (52) en Arjan (53) Vrieling. Zij namen in 2010 het bedrijf over van hun vader Johan Vrieling (74). De oprichter van het familiebedrijf geldt als een voortrekker in de Nederlandse ligfietsbeweging. Zijn zoons omschrijven hem als 'een innovator, creatieve geest en echt iemand van de praktijk'.

Zo'n veertig jaar geleden was Vrieling senior docent metaaltechniek in Lelystad toen hij las over een ligfiets. Daarmee wilde hij wel naar school fietsen, vanuit zijn zelfgebouwde huis in Dronten. Het lag voor de hand wat hij ging doen: hij bouwde zelf een ligfiets. Het object was zo eenvoudig van opzet, dat het namaken van dit prototype een vaste opdracht werd voor zijn leerlingen. Aan het eind van het schooljaar fietste de hele klas er dan stevast op uit, voor een vrolijke groepsrit van enkele dagen.

Toen Vrieling steeds meer ligfietsen ging bouwen op verzoek, werd het tijd voor een eigen fabriekje. Zoon André zat op dat moment in de klas bij zijn vader en deed meteen maar mee. Zijn broers waren elders aan de slag in de techniek en volgden snel. Ze moeten lachen als ze worden gevraagd naar hun functieomschrijving, want alles loopt een beetje door elkaar. Vooruit dan: André is directeur algemene zaken, Arjan directeur technische zaken en Erwin directeur productiezaken. Zo ongeveer.

aandrijflijn

De werkruimten van Flevobike vormen een laboratorium van lopende en vervlogen projecten. In de laatste categorie bijvoorbeeld: een step met drie wielen, een foto van een boot met fietsaandrijving en een mechanisme voor het snel kunnen vervangen van schaatsijzers. Alles waarvan de broers nu zeggen: 'Ontzettend leuk om te maken, veel van geleerd, maar eigenlijk niets aan verdiend. Of beter gezegd: geld op toegelegd.'

Maar het draaide altijd om de productie van ligfietsen, waarvan Flevobike er in totaal ruim vijfduizend verkocht. Van de Orca, de aerodynamisch vormgegeven overdekte driewieler, worden er nu nog zo'n tien gemaakt en afgeleverd. Dan is het voorbij, als zich niet nog snel een overnamekandidaat meldt.

Het tweede product van Flevobike blijft nog wel in productie. De GreenMachine is een open ligfiets met als belangrijkste troef de verpakking van de ketting. De fiets heeft een volledig gesloten en onderhoudsarme aandrijflijn. Naaf en ketting zijn volledig weggewerkt. Zelf ontwikkeld en toegepast in andere fietsen. In totaal zijn er zo'n zeshonderd GreenMachines verkocht. Dit jaar worden het er hooguit vijftien. Dat ze die evergreen toch nog even blijven maken, heeft te maken met een gevoel van erfgoed. 'Het maakt wie wij zijn.'

meewarige blikken

Het was altijd vechten voor een beter imago van de ligfiets, vinden ze bij Flevobike. Dat was toch lang iets voor eigenaardige techneuten die de schouders ophaalden bij de meewarige blikken van andere weggebruikers. Maar net toen de wind begon te draaien, werd de elektrische fiets populair. 'De markt voor de open ligfiets stortte in. De gesloten ligfiets bleef wel verkopen, maar voor een specifieke groep forenzen. Dat zal

altijd wel een kleine markt blijven.’

Tegelijkertijd gingen de broers steeds meer werken voor andere bedrijven. Gazelle, Batavus en andere fietsmakers besteden stukjes van hun denk- en ontwikkelwerk uit aan de uitvinders in Dronten. Zo is er het Zweedse bedrijf Velove, dat de hulp van de Vrielinks inriep voor de ontwikkeling van de Armadillo, een elektrische transportfiets voor pakketbezorging in de stad. Achterop staat een kleine, verwisselbare vrachtcontainer. Bezorger DHL heeft hem al in gebruik.

werken in opdracht

Voor een groot Nederlands fietsmerk werkt Flevobike nu aan een andere variant van de transportfiets. Net zo lang tot de winnende combinatie van een comfortabele zit, probleemloze aandrijving en vrachtvervoer is gevonden. André: ‘Het hoeft ook allemaal niet voor de hoofdprijs. We hebben nooit een riant inkomen gehad. Daarvoor zijn we te veel technéut en idealist.’

Flevobike moet straks dus vooral een ontwikkelingsbedrijf voor de fietsindustrie zijn. André: ‘Werken in opdracht, zonder ons te hoeven richten op productie of commercie. Technisch ontwerpen. Een prototype maken. Misschien nog een nul-serie. En dan houdt het op.’

We hebben de ideeën en de oplossingen, zegt Arjan. Marketing was nooit het sterkste punt, geeft hij toe. ‘Verkoop heeft niet onze grootste belangstelling, uiteindelijk. Natuurlijk moet je denken aan marketing. En aan waar je met een fiets terecht kunt voor onderhoud en reparatie. Grote fabrikanten gaven daarom vaak de voorkeur aan gangbare technieken en de markt van vandaag. Maar wij denken graag vooruit.’

afwijking

Binnenkort beslissen de broers of er een nieuw bedrijfspand komt. Er ligt een optie op een mooi stuk grond op zichtlocatie, eveneens in Dronten. Dan wordt de geboorteplek verlaten; het kleine bedrijfsgebouw voor de zelfbouwwooning van vader Vrielink. En zal er meer ruimte zijn voor hun experimenten op fietsgebied. Denk niet dat de gebroeders het neerzetten van dat gebouw helemaal overlaten aan een aannemer. Ze willen wel meedenken over techniek en constructie – noem het een familieafwijking.

En dan sluimert er nog een droom in Dronten. Toch nog een fiets onder eigen naam. Een overdekte fiets met vier wielen. Met hoge zit. Weerbestendig elektrisch fietsen voor een fractie van de prijs van een auto en op ooghoogte met andere vierwieligen. Natuurlijk, er zijn andere fabrikanten bezig met een vergelijkbaar idee. Maar de broers Vrielink hebben het al zo vaak gezien: mensen met een mooi idee, maar technisch gezien zwak uitgewerkt. En laten zij nou veertig jaar leergeld hebben betaald. ‘Er komt een keer een moment dat al onze ervaring en kennis bij elkaar komt in een prachtig product’, denkt Arjan. ‘En ik denk dat dat gaat gebeuren met die vierwieler.’ <

Flevobike Technology

waar Dronten

sinds 1989

werknemers 0 (2 zzp'ers)

jaaromzet 450.000 euro (2019)

© 2019 ND | [Algemene voorwaarden](#) | [Privacyverklaring](#)

Gerealiseerd door [Liones](#)