

Lezen

Waarom de Mitka faalde

Door Manuel Stoffers

Bij de naamgeving van de Mitka ging het eigenlijk al mis. Wat kun je nog verwachten van een voertuig dat door zijn ontwerpers een 'mobiliteitsconcept' wordt genoemd? Want dat betekent de M van 'Mitka', voluit: Mobiliteitsconcept voor Individueel Transport op de Korte Afstand. Er ging nog veel meer mis met deze driewielige, elektrisch ondersteunde, half open zitfiets met windscherm en overkapping. Tussen 1999 en 2002 werd eraan gewerkt, tot het (subsidie)geld op was. De overheid had er tussen een half en een miljoen euro in gestopt. Het resultaat was één werkend, maar onbevredigend prototype. En een fietsfabriek die de opgedane kennis in een alternatief product verwerkte: de inmiddels uit productie genomen Gazelle Easy Glider zitfiets.



Gazelle Easy Glider model 2005, foto Gazelle.



Wie wil weten wat er precies fout liep bij de ontwikkeling van de Mitka, moet beslist het proefschrift van Luca Berchicci lezen waarmee deze Italiaan afgelopen oktober aan de TU Delft promoveerde. Een leerzame geschiedenis, met een glansrol voor Velomobiel.nl.

Milieu-ambitie

In zijn proefschrift vergelijkt Berchicci de mislukte productontwikkeling van de Mitka met het succesvolle ontwerp van de Mango door Velomobiel.nl. Beide projecten hadden een vergelijkbaar concreet doel: het op de markt brengen van een buitengewoon comfortabele, praktische en snelle fiets. Maar er waren op zijn minst twee belangrijke verschillen, aldus Berchicci. Allereerst was er bij de Mitka sprake van een uitgesproken milieu-ambitie: de Mitka zou de plaats van de auto moeten gaan innemen op ritten tot 25 km. Volgens Berchicci wilde Velomobiel.nl 'slechts' de snelste en meest comfortabele fiets op

de markt ontwerpen. Het tweede grote verschil betrof de organisatie. In het geval van Velomobiel.nl gaat het om een klein driemansbedrijf. De Mitka daarentegen werd ontwikkeld door een samenwerkingsverband van tien wisselende partijen, waaronder de TU Delft, TNO, Gazelle, Nike en Van der Veer Designers. Volgens Berchicci heeft vooral de uitgesproken milieu-ambitie het Mitka-team parten gespeeld. Het zou er onder andere toe hebben geleid dat het team naar een al te 'radicale' productinnovatie streefde. Aansluiten bij bestaande technieken en gebruikers was daarbij niet de eerste vereiste. Men zocht immers naar een doorbraak in (fiets)techniek en (automobilisten)gedrag. Het niet door milieuoverwegingen gedreven Velomobiel.nl, aldus Berchicci, koos daarentegen voor een veilige, stapsgewijze productontwikkeling, waarin de gebruikerswensen en de technische haalbaarheid op korte termijn wel voorop stonden.

Radicaal of halfslachtig?

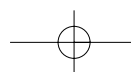
Berchicci heeft mij eerlijk gezegd niet helemaal kunnen overtuigen van de doorslaggevende rol van de milieu-ambitie in het falen van het Mitka-team. Kan er überhaupt van milieu-ambitie gesproken worden bij belangrijke team-partners als Nike en Gazelle? Moet het feit dat het Mitka-team het (trike) wiel opnieuw probeerde uit vinden, per se uitgelegd worden als een streven naar een 'radicale', groene innovatie? Zou het niet eerder gebrek aan kennis van de literatuur en de ontwikkelingen op HPV-gebied kunnen zijn? Er zaten immers geen commerciële partners met praktische HPV-ervaring in het Mitka-team. En veel HPV-vakliteratuur is nog altijd in geen enkele Nederlandse wetenschappelijke bibliotheek te vinden. Kun je de hoge, halfopen Mitka, met zijn zithouding en zwakke motor bovendien niet eerder een halfslachtig dan een 'radicaal' ontwerp noemen? Wat mij vooral verbaast, is dat Berchicci de organisatie

en financiering van het Mitka-project niet grondiger analyseert. Uit zijn boek wordt duidelijk dat de samenwerking tussen de wisselende partijen in het Mitka-team niet vlekkeloos verliep, maar toch was dat voor hem blijkbaar geen reden zich daar verder in te verdiepen. Aan de financiering besteedt hij al helemaal nauwelijks aandacht. Uit her en der verspreide gegevens in zijn boek kun je afleiden dat de rijksoverheid minstens 700.000 euro subsidie betaalde op een totaal budget van 1,16 miljoen euro. Onduidelijk blijft wat precies de investeringen van de betrokken commerciële bedrijven zijn geweest. Het zou mij niets verbazen als hun financiële risico buitengewoon gering is gebleven. Dat wordt bevestigd door de klaarblijkelijke vrijblijvendheid van de samenwerking, waarbij commerciële partners kwamen en weer gingen.



De Mitka.

Luca Berchicci (2005). *The Green Entrepreneur's Challenge. The influence of environmental Ambition in New Product Development*. Dissertatie TU Delft, te downloaden via http://www.library.tudelft.nl/delftdiss/pdf/2005/dep_berchicci_20051004.pdf



Lyner
Lyra
Longo
Lyric

Rainbow ... for pure pleasure

Tel. 0543 47 54 63
Fax 0543-47 98 21
www.rainbowligfietsen.nl

Alligt
ligfietsen

De vliet 8, 8253 PB Dronten, tel. 0321-337838, www.alligt.nl

Commitment

Berchicci schrijft ergens dat een sterke milieu-ambitie ertoe kan leiden dat *commitment* belangrijker wordt gevonden dan *performance*. Volgens hem was dat het geval in het *Mitka*-project. Maar het commitment binnen het 'Mango-team' was ongetwijfeld veel sterker dan in het *Mitka*-team. Dat lijkt mij naast de lange ervaring op HPV-gebied nu juist een belangrijke verklaring voor de performance van Velomobiel.nl. Het driemanschap uit Dronten kan zich de vrijblijvendheid noch de onpraktische aanpak van de *Mitka*-partners veroorloven. Dat heeft meer met geringe financiële middelen dan met een geringe milieu-ambitie te maken. Omgekeerd heeft de aanwezigheid van een forse geldbuidel het karakter van het *Mitka*-project vermoedelijker sterker bepaald dan de aanwezigheid van 'milieu-ambitie'. Toen de subsidiekraan werd dichtgedraaid, verloren de betrokken bedrijven de interesse. En TNO, de TU Delft en de Nederlandse burger bleven achter met een 'mobiliteitsconcept'.

M5?
de Optimale ligfiets!

Optima?
een regelrechte Uitdaging!

Challenge?
in alle kleuren van de Rainbow!

What's in a name?
dekt de naam de lading?.. test zelf!

www.dlh.ligfiets.net

"de liggende hollander"
Alles te zien, te huur en te koop
Tourslaan 33 & 41 Eindhoven 040 - 24 24 368
Open dinsdag t/m zaterdag van 9 tot half 6.
Perfecte collectie, Prachtige omgeving, Prettige mensen.

de liggende hollander

Nazca Paseo: de nieuwste generatie ligfietsen van Nazca voor sportief en comfortabel toeren en reizen.

NAZCA
LIGFIETSEN

OPENINGSTIJDEN WINKEL/SHOWROOM: ZIE ONZE WEBSITE
Dorpsstraat 67, 7948 BM Nijeveen. Tel. 0522 - 49 02 66 www.nazca-ligfietsen.nl