

Skript

HISTORISCH TIJDSCHRIFT

Column: De fatbike van weleer. Over bromfietsen, de jeugd, vrijheid en 'nu'

Auteur: Hamish Castricum

Verschenen in Skript Historisch Tijdschrift, jaargang 48.2, pp. 38-40.

© 2026 Stichting Skript Historisch Tijdschrift, Amsterdam

p-ISSN: 0165-7518

e-ISSN: 3051-2506

Skript Historisch Tijdschrift is een onafhankelijk wetenschappelijk blad dat viermaal per jaar verschijnt. De redactie, bestaande uit studenten en pas afgestudeerden, wil bijdragen aan actuele historische debatten, en biedt getalenteerde studenten de kans om hun werk aan een breder publiek te presenteren.

DE FATBIKE VAN WELEER

OVER BROMFIETSEN, DE JEUGD, VRIJHEID EN 'NU'

Hamish Castricum



Afbeelding 1: De nieuwe (brom)fietsenwinkel in Heemskerk kort voor de opening in 1961. Linksboven de fietsen en twee RAP bromfietsen. Rechtsvoor een Puch VS50, een van de meest populaire bromfietsen van de jaren '60. De bloemstukjes vullen de nog lege bromfietsplaatsen op.

Voor mijn bachelorscriptie geschiedenis aan de UvA schreef ik over de geschiedenis van de bromfiets in Nederland in de periode 1948 tot ca. 1980. Dit had alles te maken met mijn eigen interesse en een stukje familiegeschiedenis dat ik met mij meedraag. Ik interviewde mijn vader, zijn toenmalige beste vriend en mijn oma ten behoeve van mijn onderzoek. Mijn opa bezat in het midden van de zestiger jaren een (brom)fietsenzaak in het centrum van Heemskerk waar hij voornamelijk veel geld verdiende met de verkoop (en het onderhoud) van Solex-snorfietsen. Ik rijd zelf op een Puch MS50v uit '71 waar ik zo nu en dan op te treffen ben. De interesse in een destijds jonge generatie waar ik met mijn 25 jaar best ver van afsta, ontwikkelde zich tot een hobby. Deze column gaat over mobiliteit, jongeren op bromfietsen, reizen en vrijheid, wetsbepalingen en het maatschappelijk debat omtrent deze zaken, met een knipoog naar het heden.

Toen de bromfiets, destijds nog 'fiets met hulpmotor' genoemd, in 1948 zijn intrede in Nederland deed, ontstond er nieuwe mobiliteit onder werkende en schoolgaande Nederlanders. Nog vóór de personenauto in de jaren vijftig en zestig zijn debuut maakte onder de werkende klasse was er dus de bromfiets. Een 'herenbrommer' van vaderland-

se merken als Sparta, Batavus en RAP was hét vervoersmiddel naar keuze van (ietwat oudere) arbeiders. Dit waren stoer uitziende schakelbrommers, maar 'beschaafd'. Solide Hollandse techniek, maar niet heel avontuurlijk. Dames reden in die tijd vaak Solex, aangezien ze met een lange rok gemakkelijk op en af konden stappen, net als bij een damesfiets. In de zestiger jaren deed ook de Mobylette EEG zijn introductie, soms ook wel de 'fiets-o-matic' genoemd. Een degelijk damesbrommertje dat hetzelfde marktsegment bediende als de Solex.

Je moest zestien jaar oud zijn om op een bromfiets te rijden, een kenteken voor bromfietsen bestond niet (alhoewel er vanaf '66 wel een verzekeringsplaatje achterop moest), een rijbewijs halen was niet nodig en ook het dragen van een helm was tot 1 januari '75 niet verplicht. Het enige wat uitmaakte voor oom agent was dat er op het voorspatbord een geel plaatje te zien was vanwaar de autoriteiten konden opmerken dat het om een bromfiets ging, en niet om een motorfiets, en dat je verlichting werkte.

Voor de jeugd was de bromfiets een 'projectje', zeg gerust een hobby. Het opvoeren van de brommer was altijd essentieel. De cilinderkop afvlakken, een beetje spelen met het brandstofmengsel of een grotere carburateur monteren: allemaal verboden. Alhoewel de maximumsnelheid was vastgesteld op 40km/u konden knutselaars met zwarte vingers menig bromfiets opvoeren tot rond (of zelfs boven) de 100km/u. 'Buikschuivers' (de sportieve bromfietsen zoals Zündapp en Kreidler) werden vanuit Duitsland geïmporteerd en liepen standaard al ca. 60km/u. Vandaar dat deze 'scheurijzers' soms populairder waren dan wat er in eigen land werd geproduceerd. Begrenzingsapparatuur (zoals op moderne scooters aanwezig is) bestond nauwelijks. De maximum toegestane snelheid kon dus nauwelijks mechanisch worden afgedwongen of 'geknepen', zoals dat destijds heette.

Uiteraard zorgde de komst van de (steeds sneller wordende) bromfiets vanaf het midden van de jaren zestig voor een gevoel van vrijheid onder jongeren, en een gevoel van afschuw onder menig landgenoot. De 'brommervakantie' naar badplaatsen als Renesse en Scheveningen of naar de Limburgse heuvels of de Ardennen was een typisch begrip uit die tijd. Met tent, slaapzak en kookstelletje gingen hele vriendengroepen op pad (wat in sommige gevallen niet lekker lag bij de plaatselijke bewoners). Mijn eigen vader ging in de befaamde hete zomer van '76 met een kameraad op de Zündapp op pad naar Luxemburg, vanaf Noord-Holland. Dat is best een flinke afstand.

De overheid reageerde in het begin laks op het 'bromfietsvraagstuk', zoals het in die jaren bekendstond. De brutale Randstedelijke jeugd begon al snel eigen subculturen te ontwikkelen rond het bezit van een bromfiets. Nozems, Pleiners, Dijkers, Kikkers en Bullen: allemaal op bromfietsen, scheurend en knetterend door de straten. Als je een vetkuif had, reed je op een buikschuiver en als je Beatle-haar had op een Puch of Tomos. Zo was dat gewoon. Voornamelijk Den Haag stond (en staat) bekend als de 'Puchstad' van Nederland. Elk jaar, op de laatste zondag van januari, vindt op de boulevard van Scheveningen en Den Haag het *Kâhwe Klâhwe* treffen plaats. Liefhebbers van oude (voornamelijk Puch) schakelbrommers komen bij elkaar: oudere jongeren die de jeugd opnieuw willen beleven en jongeren die geïnteresseerd zijn in de subculturen van wel- eer.

In de zeventiger jaren veranderde het heersende beeld van de bromfiets als cult-icoon naar een meer sportief, maar toch niet minder populair, vervoersmiddel. In 1970 was het bromfietsenpark op zijn hoogtepunt in Nederland, maar daarna daalde de grafiek. De personenauto werd vanaf de vroege jaren zeventig steeds betaalbaarder en het wagenpark groeide enorm, ten nadele van de populariteit van de bromfiets. Daarnaast werd het voor jongeren aantrekkelijker om na de achttiende verjaardag een autorijbe-

wijs te halen, 'want daar heb je meer aan.' In de jaren '80 was het voor een groot deel over met de bromfietsen. De Fiat Panda's, Peugeot 205's waren voordelige instapauto's waar jong en oud gezellig mee in de file kon staan.

Tegenwoordig wordt er weinig brommer gereden (en dan bedoel ik GEEN scooters). In de kleine straatjes van Nederland zie je allemaal bakbeesten van auto's rijden. Lelijke, boos-uitziende en veel te grote auto's, vaak elektrisch, wat ook levensgevaarlijk kan zijn (want je hoort ze nauwelijks). De moderne overprikkelde, hooggevoelige jeugd met *noise-canceling headphones* of *airpods* schakelt een heel zintuig uit terwijl ze met zo'n 50km/u op een *e-bike* of *Fatbike* langs komen racen. Het is om te huilen. Ik houd een pleidooi voor de terugkomst van de tweetakt schakelbrommer. Met een 'kurkentrekker' heerlijk geurende blauwe rook, een kenmerkend knetterend/brommend geluid dat zegt: 'Hier kom ik! Opzij!'

Hamish Castricum rondde in 2025 de bachelor geschiedenis af aan de Universiteit van Amsterdam. Hij woont in Uitgeest en heeft een interesse in (lokale) cultuur- en techniekgeschiedenis. Daarnaast is hij verzamelaar van muziek, fotografica en hebbedingetjes.



Afbeelding 2: 'Ikzelf op mijn PuchmS50v uit 1971. Genomen op grootfilmformaat (4x5) in 2024.'