

# DUURZAAM DESIGN

TECHNISCHE CREATIVITEIT ZIT OLAF WIT IN HET BLOED, MET DE FIETS EN DUURZAAM ONTWERPEN ALS INSPIRATIEBRONNEN. 'ALS IK ALS FIETSER IETS NODIG HEB DAT ER NOG NIET IS, GA IK HET ZELF MAKEN.'

TEKST: ANJA JANSSEN / FOTO'S: ILONA KAMPS, OLAF WIT



## PROFIEL

**Olaf Wit (35) is eigenaar van Wit Industrial Design (ontwerp) en Wit Industries (productie). In zijn Koga-periode ontving hij diverse prijzen, zoals voor de Spyker Aeroblade (2006), de Koga Vector (2008) en de Koga Adaptor (2008). Het in eigen beheer ontwikkelde Bike-Suit kreeg in 2009 een IF Eurobike award.**  
[www.witid.nl](http://www.witid.nl)  
[www.witindustries.nl](http://www.witindustries.nl)  
 Facebook: [www.facebook.com/witindustries](https://www.facebook.com/witindustries)  
 Twitter: @witid

**E**r was een tijd dat de gemiddelde Amsterdammer kans liep zijn stadsfiets te parkeren naast een prototype van de hightech Kimera-baanfiets van Theo Bos. De eigenaar van het afgedankte model (er zat een scheurtje in) is industrieel ontwerper Olaf Wit, die meewerkte aan de ontwikkeling ervan bij Koga. Vanwege zijn voorliefde voor de doortrapper als fietsprincipe gebruikte Wit de Kimera een tijd lang in de stad. "Grappig was dat ik wel eens toeristen voor een foto zag poseren naast de fiets."

Olaf Wit (35) is alweer enige tijd terug van de grootste fietsbeurs in Europa, Eurobike, terwijl de tickets voor de volgende – de Interbike in Las Vegas – al geboekt zijn. Met zijn eenmansbedrijfjes Wit Industrial Design (ontwerp) en Wit Industries (productie) maakt hij sinds twee jaar naam op de fietsmarkt.

Eerder werkte Wit als industrieel ontwerper bij Koga, waar hij ook zijn afstudeerproject voor de TU Delft uitvoerde. Maar voor zichzelf beginnen was een logische stap. "Dit past het beste bij me", vertelt Wit. "Ik wil zelf de producten en strategieën verzinnen. Ik heb te veel eigen ideeën om dit onder een baas te doen."

Kwaliteit en duurzaamheid zijn essentieel bij wat hij ontwikkelt. Wit: "Daarom maak ik high-end producten. Ze moeten langere tijd goed functioneren." Met Wit Industries maakt hij wielen voor fixed gear en single speed, houten sturen, opvouwbare spatborden (Fendor-Bendor) en 'upcycled bikes'. Als ontwerper heeft Wit uiteenlopende opdrachtgevers. Zo werkte hij voor Batavus aan een fixie en single speedfiets, ontwerpt hij voor Koga professionele teamfietsen (o.a. voor Skil-Shimano), gaat hij aan de slag voor een E-bikeklant, en werkt hij met ontwerper Bleijh aan een nieuw fietsenmerk.

## EIGENZINNIG

Dat Olaf Wit zelf fietser is, heeft veel invloed op zijn ontwerpen. "Als ik als fietser iets nodig heb dat er nog niet is, ga ik het zelf maken. Een voorbeeld is dat opvouwbare spatbordje. Mijn idee was: ik wil een zo simpel mogelijke fiets, waar niets

af kan vallen, waar alleen het meest noodzakelijke op zit. Daarom wilde ik een spatbord dat in je tas past en dat je op je fiets kunt zetten als het echt nodig is."

Als liefhebber van de fixie (doortrapper met vast verzet) maakte hij het eerste model spatbord voor die markt. "Internationaal is fixed gear heel groot. Vooral in de VS", aldus Wit. Een opvouwbare versie voor een gewone racefiets is in de maak.

Het past bij zijn eigenwijsheid dat Wit zo'n spatbord bedacht. "Anderen kunnen daar lacherig over doen. Zo van: dat heb je toch niet nodig. Maar ik geloof in de potentie ervan."

Nog zo'n eigenzinnig product is het BikeSuit, een licht, ademend en ventilerend regenpak uit één stuk voor woon-werkverkeer, dat de fietser van nek tot en met schoenen bedekt. Hij kreeg er in 2009 een ontwerprijns voor op Eurobike. Dit jaar stond klant Rainlegs ermee op de beurs om orders te schrijven. In februari moet het BikeSuit in de winkels liggen. Uiteraard test Wit zijn ontwerpen eerst uitgebreid zelf. "En ik heb een steeds groter netwerk van mensen die het leuk vinden om te zien waar ik mee bezig ben. Ze volgen me via Facebook en Twitter, testen producten en geven feedback. Zo kun je tot iets goeds komen zonder dat je zelf een grote ontwikkelingsafdeling hebt."

## LIEFDE

In zijn tienerjaren ontdekte Wit hoe leuk hij het vindt aan fietsen te knutselen. "Ik kreeg een oude racefiets, want het mocht niet veel geld kosten. Dat tunen, dat vond ik leuk. Dat was de eerste combinatie van fietsen en ontwerpen." Hij houdt van de fiets als technisch principe. Wit: "Fietsen is een heel efficiënte manier van voortbewegen. En wat leuk is: ook als individu kun je een merk beginnen en groot maken. Er zijn zoveel mensen mee bezig. Traditioneel hebben ontwerpers de neiging met patenten te beschermen wat ze maken. Nu is er een tegenbeweging van het delen van ideeën. Met alle blogs van tegenwoordig is het extra leuk om dit te volgen. Zoals blogs waarop mensen laten zien wat voor vreemde alternatieven ze geklust hebben. Ik heb zelfs een database van bizarre fietsen aangelegd."







Wit heeft zelf ook een mooie verzameling. Met zijn Bianchi Pista-baanfiets rijdt hij door Amsterdam naar zijn werk, of bezorgt hij dozen wielen bij dealer Pristine. Verder heeft hij een Koga Full Pro Track (baanfiets), een Koga Adaptor (compacte reisfiets met 20 inch wielen), een oude Koga-teamfiets, een Franse militaire fiets uit de jaren vijftig, een oude Raleigh-racer, een titanium MTB en een aantal losse frames. De mountainbike – een Van Nicholas met Rohloff-naaf – is zijn meest luxe fiets. “Die heb ik helemaal op mijn geometrie laten maken. Ik ben 1,94 meter. Het belangrijkste was dat hij qua lengte moest kloppen. Een fiets afgestemd op mijn lengte vind je niet snel bij de standaardmodellen. Ik heb ook nog eens lange benen en een kort bovenlijf. Ik wil harmonisch op de fiets zitten. En ik houd van een relatief hoog bottom bracket, zodat ik in de bochten door kan trappen.”

“Eigenlijk wil ik nu een 29-er. Dat zou geschikter zijn voor mij. Idealiter zou de wielmaat moeten meegroeien met je lichaamslengte. Daarom zou ik ook wel eens een 32 inch racefiets willen maken voor mensen boven de 1,90 meter. Dat kan interessant zijn. Het maken van de velgen zal geen probleem zijn, maar om een bandenproducent zo ver te krijgen, dat is een stuk lastiger. Maar ja, dat is een droom.”

Over dromen gesproken, wat hoopt Wit nog meer te ontwerpen? Zonder aarzeling antwoordt hij: “De ideale E-bike voor woon-werkverkeer. Een fiets waar je met helm op rijdt en die 45 kilometer per uur kan. Een goede crossover tussen fiets en scooter. Ook geschikt voor woon-werkafstanden van zo'n 15-20 kilometer en een serieuze concurrent voor de auto.”



Het BikeSuit is een lichtgewicht, ademend en ventilerend regenpak uit één stuk.

## 'EEN VAN DE CLOUS VAN CRADLE TO CRADLE IS DAT DE PRODUCENT EIGENAAR BLIJFT VAN HET MATERIAAL'

### CRADLE TO CRADLE

Van het sleutelen heeft Wit een kleine bedrijfsactiviteit gemaakt. Hij bouwt oude racefietsen om tot singlespeed stadsfietsen (met vrijloop). 'Upcycled bikes', noemt hij die. “Ik ga regelmatig naar de rommelmarkt in de IJhallen. Daar vind ik vaak heel goede racefietsen. Die strip ik en bouw ik op. Zo heb je snel zo'n mooie fiets. Ik heb de indruk dat vroeger de kwaliteit veel constanter was. Neem Reynolds 531-buizen, die blijven goed. Daarmee kun je een goede basis maken. De wielen maak ik zelf. Heel leuk. Het hergebruik van onderdelen vind ik interessant. Als je weet waar de kwaliteit zit, dan kun je daar iets heel moois van maken.”

Hergebruiken past in het *Cradle to Cradle*-principe (C2C), een nieuwe kijk op duurzaam ontwerpen, met als uitgangspunt dat alle gebruikte materialen na hun leven in het ene product, nuttig kunnen worden ingezet in een ander. Een gesloten kringloop dus. Wit: “Dit was voor mij de directe aanleiding om mijn eigen bureau te beginnen. Ik had er een documentaire over gezien bij *Tegenlicht*. Die gaf me het inzicht dat dit een nieuwe stap is in het ontwerpen.”

Stalen frames passen prima in het C2C-principe, maar hoe zit het met carbon? “Carbon is een *monstrous hybrid*”, stelt Wit. De combinatie van carbonvezels in hars maakt dat je er helemaal niets meer mee kunt na gebruik. “Dat is verschrikkelijk. Maar er zijn ontwikkelingen waarmee je het beter recyclebaar kunt maken. Als je hars vervangt door thermoplast zijn car-

bonvezels en kunststof beter te scheiden. Dit zou toepasbaar kunnen worden voor frames onder de topcategorie.”

### BIOLOGISCH AFBREEKBAAR

Wit moet lachen om fietsmerken die zeggen dat ze niet duurzaam hoeven te zijn, omdat fietsen zelf al een duurzame activiteit is. “Bij het fietsen komen geen uitlaatgassen vrij, maar bij het maken van fietsen wel.” Recycling is één oplossing, maar er zijn meer opties. “Er zijn biologisch afbreekbare composieten in ontwikkeling. Volwaardige afbreekbare kunststoffen en natuurlijke vezels, die samen hightech materiaal vormen. Het Nederlandse E-bikemerkt Qwic experimenteert met een frame van biologisch afbreekbaar materiaal.”

Nog een idee van Wit dat past in het C2C-denken is dat je geen fiets koopt, maar de activiteit. Na een bepaalde periode of een aantal kilometers lever je je fiets weer in en krijg je van de fabrikant een andere. De fabrikant upgradet of recyclet intussen je oude fiets. “Een van de clous is dat de producent eigenaar blijft van het materiaal. Dat blijft zijn verantwoordelijkheid.” De ontwerper is overtuigd van de potentie van dit concept. “Maar bedrijven moeten er de waarde van inzien. Het hoeft geen kostenpost te zijn, maar juist een kans voor het ontwikkelen van een nieuwe winstgevendende bedrijfsactiviteit. De tijd is er rijp voor. Daartegenover staat dat als je niet verantwoord bezig bent als bedrijf, je de kans loopt publiekelijk aan de schandpaal te worden genageld.”



Het houten stuur van Wit.