



# Oeverberichten

**Buurtmagazine  
van de Vereniging Amsteloever**

**Nummer 32 maart 2026**

# Van de voorzitter

Het heeft een tijdje geduurd voordat ik aan dit stukje ben begonnen. Ik had het gevoel dat er te weinig te melden viel over de gebeurtenissen van het afgelopen jaar. Maar de persen wachten niet en wat onze redacteur Ko betreft is mijn deadline al lang verstreken.

En gelukkig: als ik het jaar zo de revue laat passeren, is het toch niet zo saai geweest aan de Amstedijk Noord!

Het is jammer dat de vlag niet uit kon bij het ge-  
maal, waar de nieuwe bestemming van het mo-  
numentale pand, een kluscafé, nog even moet  
wachten door de funderingsproblemen die eerst  
opgelost moeten worden. Ook kon de vlag niet  
uit bij een groot “nieuwbouw-pand met veel glas”,  
waar de bouw al enkele jaren gestaag vordert.

De sloepen met versterkte muziek gaven van de  
zomer nog steeds overlast, maar duidelijk min-  
der door de strengere handhaving vanuit de ge-  
meente. De gemeente heeft beloofd ook komend  
seizoen te handhaven op overlast.

Zoals jullie weten zijn de wegversmallingen weg-  
gehaald en zijn drempels geplaatst om de snel-  
heid te drukken. De versmallingen werden als  
gevaarlijk gezien. De Amstedijk Noord is een  
60-km-weg. Naar mijn mening een te hoge snel-  
heid voor deze weg, maar gezien provinciale  
regels kan dit maximum niet verlaagd worden. De  
drempels die geplaatst zijn, zogenaamde 50-km-  
drempels, zouden wel de snelheid moeten druk-  
ken.

Op mijn verzoek heeft Paul Gilissen van de ge-  
meente onderzocht welk effect deze drempels  
hebben op de snelheid waarmee gereden wordt.  
Hij heeft de snelheid gemeten die door 85% van  
het verkeer niet overschreden wordt. Ten noorden  
van de Machineweg ligt deze snelheid op 54 km  
per uur (was 57 km) en ten zuiden van de Machi-  
neweg ligt deze snelheid op 56 km per uur (was  
68 km). Het verschil tussen het noordelijk en het  
zuidelijk deel wordt waarschijnlijk veroorzaakt  
door “de bocht”. De maximumsnelheid gemeten  
na plaatsing van de drempels is 93 km (was 105  
km).

“Glasdraad” is opgericht om ook de buitenge-  
bieden te voorzien van een glasvezelnetwerk. In  
2024 is men begonnen aan het gebied Amstel,  
Vecht en Venen. Het project langs Amstedijk  
Noord werd in 2025 afgerond. Omdat Ziggo geen  
gebruik maakt van deze glasvezelkabel heeft een  
aantal bewoners van de dijk besloten geen ge-

bruik te maken van dit nieuwe netwerk.

Ook om Schiphol is weer het nodige te doen ge-  
weest. Mark Harbers (VVD) erkende dat de over-  
last van de “overvliegers” te hoog is en besloot  
maximaal 440.000 vliegtuigbewegingen op Schip-  
hol toe te staan. Dit aantal steeg tot 478.000 toen  
Madlener (PVV) het stokje overnam. De rechter  
heeft onlangs dit hogere aantal van tafel geveegd  
vanwege de onduidelijke berekeningen die eraan  
ten grondslag lagen. Waar de grens uiteindelijk  
getrokken gaat worden weten we niet, maar de  
lobby van Air France/KLM en Schiphol is sterk.

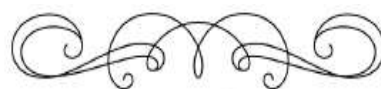
In de laatste jaarvergadering werd voorgesteld  
de contributie te verhogen naar €15,-. Omdat we  
gestopt zijn met het automatisch incasseren ver-  
zoeken wij u dit bedrag vóór 1 mei over te maken  
naar de rekening van de vereniging.

Ik neem aan dat u allen de film “Hoop in de Hoep”  
hebt gezien. Prachtig hoe dit deel van onze  
Scheg in beeld is gebracht, met een positief beeld  
van de boerenbedrijven die daar werkzaam zijn.

De “burenborrel” die we in september op Wes-  
ter Amstel mochten houden werd goed bezocht  
en was gezellig! Deze borrels zijn nodig om zo  
af en toe bij elkaar te kunnen komen en kennis  
te maken met de burens van “verderop”. Hoewel  
de financiële draagkracht van de bewoners best  
redelijk genoemd mag worden, heeft het bestuur  
toch gebruikgemaakt van de financiële bijdrage  
die de gemeente aanbiedt ter ondersteuning van  
dergelijke initiatieven. Ook voor 2026 hebben we  
een bijdrage aangevraagd, maar met of zonder  
subsidie zijn we van plan wederom een “borrel” te  
organiseren.

En ook dit jaar mag ik terugzien op een plezierige  
samenwerking met mijn sympathieke collega-  
bestuursleden.

Ik hoop u op de jaarvergadering van 15 april te  
mogen begroeten.



# De trekschuit, het openbaar vervoer in de zeventiende en achttiende eeuw.

Als wij tegenwoordig van Amsterdam naar Haarlem willen gaan, hebben we een keur van mogelijkheden. Fietsen, met de auto, met de bus en met de trein. Hoe anders was dat in de zeventiende eeuw.



De optie was toen, lopen, meeliften met een toevallige vrachtvaarder, onderhandelen met een koetsier, zelf rijden op een paard of met een koets door een of meerdere paarden getrokken. De laatste twee manieren waren alleen mogelijk als je geld genoeg had om paard en koets (met koetsier) te onderhouden.

Vrachtverkeer tussen steden met een boot bestond al veel langer. Het begrip beurtschip was al jarenlang bekend en het trekken van een schip door mensen of een paard was ook niet nieuw. Maar personenvervoer op een geregelde basis met tijd- en aankomst garantie was er nog niet, totdat de trekschuit werd georganiseerd.

In 1631 was de tachtigjarige oorlog in volle gang, hoewel Holland er weinig last van had. Sterker nog er werd veel geld verdiend in de VOC en de WIC en er was behoefte aan een geregeld personenvervoer tussen steden. De vroede vaders van verschillende steden staken de koppen bij elkaar en met het bekende Hollandse polder overleg werden nieuwe plannen gesmeed. Tussen steden die geen natuurlijke of een onhandige waterverbinding hadden werden kanalen gegraven, de trekvaarten. Mooie rechte kanalen met zo min mogelijk bochten, op de oevers het jaagpad voor

het trekpaard met de jager, eventuele rolpalen in de bochten en aanlegsteigers voor het aan- en van boord gaan.

De eerste werd in 1631 gegraven tussen Amsterdam en Haarlem, de Haarlemmer trekvaart. Hoe belangrijk men de trekschuit vond, blijkt wel uit de snelheid waarmee ze gegraven werden:

1631 Amsterdam-Haarlem (Haarlemmer trekvaart).

1636 Delft-Delftshaven.

1637 Delft-Rijswijk-Leidschendam-Leiden (Trek-





Schuiterpraatjes

vliet).

- 1639 Amsterdam-Weesp (Weespertrekvaart).
- 1640 Amsterdam-Muiden (Muidertrekvaart).
- 1641 Muiden-Naarden (Naarder trekvaart).
- 1645 Delft-Maassluis
- 1646 Harlingen-Leeuwarden (Harlingertrekvaart).
- 1657 Delft-Vlaardingen (Vlaardingervaart).
- 1657 Leiden-Haarlem (Leidsevaart).
- 1658 Gouda-Alphen-Amsterdam.
- 1664 Leiden-Utrecht.

En dat allemaal met de hand!

Een trekschuit was een voor dit doel speciaal gebouwd schip. Tamelijk smal zodat ze makkelijk door smalle kanalen konden varen. Licht gebouwd zodat het door één paard kon worden getrokken. Soms verhuurden boeren zich, om wat bij te verdienen, om de schuit te trekken. Achteraan waar de schipper aan het roer stond, was de roef, een ruimte voor ongeveer 8 personen. Voorin was het ruim waarin ongeveer 20 à 30 personen konden zitten.

Voor op het schip stond een mast waaraan de lijn zat die aan het paard vastzat. De lijn zat hoog genoeg om over eventuele obstakels aan de waterkant te kunnen gaan. Het paard werd geleid door de jager, vaak een jongen die met het paard het jaagpad volgde.

De roef was luxueuzer ingericht, met kussens, meer ruimte en meer gemak.

Er zaten ramen in en er stonden tafels. Bij koud weer kon men b.v. een stoof bestellen voor de voeten. Uiteraard hing daar een prijskaartje aan zodat daar meestal de meer draagkrachtige reizigers zaten.

Voorin het ruim, vaak afgedekt met zeilen, (wat in de winter erg koud kon zijn), zat de rest van

de passagiers op banken en als je pech had zat je naast een sterk geurende visverkoopster die soms, onder protest, verzocht werd buiten te bivakkeren. Stinken deden trouwens de meeste mensen dus er zal zeker een benauwde lucht hebben gehangen. Het wassen van het lichaam achtte men toen slecht voor de gezondheid. Meestal werden alleen gezicht en handen gewassen. Wel probeerde men, als je genoeg geld had, met allerlei reukwatertjes de ergste luchtjes te maskeren.

Wij zijn gewend dat bus en trein op vaste tijden tegen vaste bedragen rijden.

De grote sprong vooruit in het varende personen vervoer was de betrouwbaarheid ervan.

In het begin moesten mensen onderhandelen met een beurtvaarder over vertrektijd en prijs. Als de schipper onderweg even ergens wilde aanleggen om een neut te drinken, kon je daar niets tegen doen.

Dat veranderde toen van hogerhand de trekvaart werd gereorganiseerd. Als eerste werden veel schippers zoals toen gebruikelijk was opgenomen in een gilde. Dat hield meteen in dat als je geen lid was, je niet op die route mocht varen. Concurrentie was niet toegestaan, of je moest er flink voor betalen. Vaak waren de schepen eigendom van het gilde en moesten de schippers inleggeld betalen om lid te worden. Als lid moest je je gedragen en dronkenschap werd streng bestraft. Er golden vaste prijzen en tijden.

Als het schip zonder goede reden te laat aankwam konden de mensen hun geld terugkrijgen. De reissnelheid was ongeveer 5 tot 7 km per uur en onderweg moest soms van paard worden gewisseld waarbij mensen even met goedkeuring van de schipper, de benen konden strekken. De kosten en baten kwamen meestal toe aan de verbonden steden, hoewel er ook particuliere geldschieters waren. Sommige ondernemers richtten buiten de gilden om, zelf een verbindingslijn op, het bloed kruipt nu eenmaal waar het niet gaan kan en we blijven Hollanders. Mede door de VOC als voorbeeld, die als eerste organisatie aandelen



uitgaf, waren rijke mensen er als de kippen om geld in te leggen als er wat verdiend kon worden. Onderweg moest er bij veel jaagpaden tol worden betaald en in de vaarprijs van de passagiers zat de zogenaamde “gabelle”, de vaarbelasting. Een nadeel van het reizen per trekschuit was, dat er geen doorgaande verbindingen waren. Als men b.v. van Rotterdam naar Amsterdam wilde reizen, moest men overstappen in Delft, Leidschendam, Leiden, Haarlem en Halfweg.

Omdat de reizigers soms urenlang bij elkaar zaten en niets te doen hadden, ontstonden er allerlei gesprekken over van alles en nog wat. Politiek, sociale omstandigheden en mopjes, de zogenaamde “Schuitepraatjes”. Veelal lichtvoetige verhalen die vaak ook vanwege de sociale verschillen, grappig en interessant genoeg waren om te worden opgeschreven en later als gedrukte pamfletten te worden verspreid.

In de loop van de jaren werden steeds meer wegen langs de jaagpaden bestraat. Daardoor konden er meer diligences gaan rijden, die een grote concurrentie werden voor de trekschuit. De diligence was een koets getrokken door twee paarden die sneller was dan de trekschuit. Om de concurrentie het hoofd te bieden werd in 1762 tussen Haarlem en Amsterdam de “Vliegende schuit” ingevoerd. Een sneldienst waarbij het schip door twee paarden werd getrokken, maar omdat er in Halfweg moest worden overgestapt, bleef de koets sneller. De schatting van de vervoersvormen in de tweede helft van de zeventiende eeuw is, dat 68% reisde met de trekschuit, 26% met de “wilde” beurtvaart en 6% over land.

Door het drassige land in het westen en noorden van de Nederlanden was verkeer over land lange tijd nauwelijks van belang. Dat veranderde met de aanleg van de rijks straatwegen in het begin



van de negentiende eeuw, waardoor de diligence steeds belangrijker werd. Rond 1835 ging een zichzelf respecterend man alleen nog met de trekschuit als het niet anders kon. In 1839 werd de eerste spoorlijn Amsterdam-Haarlem geopend en op het water kwamen de eerste stoomboten. Diverse rederijen opende geregeld personenvervoer over water. In de loop van de negentiende eeuw verdween de trekschuit langzaam uit beeld en alleen in het achterland waar de investeringen nog niet lonend waren kon de trekschuit zich nog een tijd handhaven.

KoBab



Jan van Goyen 1642 Landschap met huis (en trekschuit).

# Zorgvlied, van buitenplaats naar begraafpark

**Voor de meeste mensen is een begraafplaats niet direct een plek om er vaak te komen. Als er al familie of goede bekenden begraven liggen zal men er toch meestal niet al te veel heen gaan. Er zijn natuurlijk ook mensen die vanwege de serene rust en de mooie omgeving er graag gaan wandelen en genieten van de vele kunstafbeeldingen.**

Een gemeenschap kan niet buiten een plaats waar overledenen op waardige wijze kunnen worden begraven, of gecremeerd.

Omdat Zorgvlied aan de Amstel ligt en omdat het zeer de moeite waard is, wil ik er aandacht aan besteden.

Zorgvlied is aangelegd op het terrein van de vroegere buitenplaats "Zorgvlied". De gemeente Nieuwer-Amstel (het huidige Amstelveen) liet er in 1869–1870 een nieuwe begraafplaats inrichten, als een gedenkpark in Engelse landschapsstijl, naar ontwerp van landschapsarchitect Jan David Zocher jr. met slingerpaden, open ruimten en parkbomen. De begraafplaats werd officieel op 1 november 1870 in gebruik genomen.

Hoewel Zorgvlied eigendom bleef van Amstelveen, kwam het terrein na de gemeentelijke herindeling van 1896 binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam te liggen.

Eind 19e eeuw ontwikkelde Zorgvlied zich tot een geliefde rustplaats voor de Amsterdamse (cultuur) elite. Voorheen kozen welgestelden vaak voor de begraafplaats in Driehuis-Westerveld.

Het park werd meerdere keren uitgebreid: in 1892 (door zoon Louis Paul Zocher), en in de periode 1926–1931. Bij die laatste fase waren ook gemeentearchitect Leonardus van der Bijl en landschapsarchitect Chris P. Broerse betrokken. De toegangshekken en -poorten dateren uit 1926 (Van der Bijl) en de aula-atrium uit 1931 (K.J. Mijnaerends). Samen vormen park en paden een zeldzaam goed bewaard geheel van 1869–1931. In maart 2008 is Zorgvlied als complex aangewezen als rijksmonument, met 12 afzonderlijke onderdelen, waaronder parkaanleg, padenstelsel, villa, terreinafscheiding, aula en diverse opmerkelijke grafmonumenten. Deze status onderstreept

de cultuur- en architectuurhistorische waarde van de samenhang tussen landschap, architectuur en rouwsymboliek. Vanaf de jaren 1990 werd Zorgvlied een proeftuin voor persoonlijke en soms uitbundige grafmonumenten. Een ijkpunt

was de begrafenis van Manfred Langer (1994), met een monument waarop hij een bierglas heft. Na een felle discussie rond kunstenaar Peter Giele besloot de directie een aparte zone in te richten voor avant-gardistische en grootschalige gedenktekens: het veld "Paradiso". In latere jaren kwamen ook bijzondere velden tot stand, zoals het Indonesië-veld, geschonken door de "Stichting Herdenking Gevallenen en Slachtoffers in Nederlands-Indië" en het "Sterretjesveld" (ontwerp Moniek van Munster) voor de as van ongebo- ren kinderen; deze plaatsen weerspiegelen de verbreding van herdenkings- praktijken. Als rijks- monument vraagt Zorgvlied om zorg- vuldig beheer van zowel groenstruc- tuur als erfgoed; de periode 1869–1931 geldt als ijkpunt vanwege de herkenbare samenhang van landschapson- ontwerp en architectuur

Om naast begraven ook een eigentijdse vorm van cremieren te bieden, verrees in 2016 het vrijstaande "Crematorium" (architectenbureau Group A). Het woord is samengesteld uit het Engelse woord voor verbranden: cremate en orion, de ster. Het 16 meter hoge witte paviljoen ziet er indrukwekkend uit en maakt het mogelijk de overledene tot vlak voor de oven te begeleiden. De op- waartse vorm ver- sterkt de beleving van afscheid en 'op- stijgen'. Het is het eerste "Cremato- rion" van Nederland en is zorgvuldig in het historische park- landschap ingepast. Als eerste in de we- relid introduceerde begraafplaats Zorg- vlied op woensdag- middag 20 juni 2012 het "Lalibellum". Dit is een grafkelder-





Het Lalibellum

complex, waarin stoffelijke resten van overledenen worden samengebracht in een gezamenlijke grafheuvel en herdenkingsplek. Dit omdat Zorgvlied, indien er geen maatregelen zouden worden genomen, te maken zou krijgen met een tekort aan grafplaatsen. De krapte geldt zowel voor de particuliere (familie) graven, als de algemene (huur) graven. Uitbreiding van de begraafplaats is niet mogelijk, alleen in de diepte. Het alternatief werd gevonden door de aanleg van keldergraven. Hierdoor is het mogelijk in meer dan drie lagen per graf te begraven en met minder paden te volstaan. De naam van het grafkeldercomplex refereert aan de legende van Menelik', zoon van koning Salomo die de Ark van het Verbond in veiligheid bracht in de onderaardse gewelven van Lalibella in Ethiopië.

Het Lalibellum bestaat uit grafkelders, waarin elke kist droog omsloten wordt door zuurstof. Zo blijft de kist in een goede conditie. Als de rusttijd van tien jaar verstreken is, worden de stoffelijke resten overgebracht naar het Crematorium van Zorgvlied en in de oorspronkelijke kist gecremeerd. Uit respect voor de overledene



Moedermonument

worden de



resten onaangeroerd gelaten. Vervolgens wordt de as teruggezet in het Lalibellum en de naamplaat op het bloemenbordes symbolies vervangen door de eeuwige vlam.

Zorgvlied is vandaag de dag zowel levend erfgoed als stille tuin: een 19e-eeuws landschapspark waarin generaties bekende en minder bekende Amsterdammers en Amstelveners rusten,

waar persoonlijke rouwcultuur zichtbaar is in uiteenlopende monumenten van 19e-eeuwse mausolea tot hedendaagse kunstwerken en waar met het "Crematorium" ook nieuwe rituelen een plek hebben gekregen. De combinatie van historische opeenvolgende aanpassingen en hedendaagse vernieuwing maakt het tot een van de bekendste en meest bezochte begraafplaatsen van Nederland.



Het sterretjesmonument

KoBab



Het indrukwekkende Crematorium

# Overzicht van Zorgvlied



**WIJKNAMEN**

- 1.1 't Heilig Hart
- 1.2 De Pessink
- 1.3 Zocher - Rechts
- 1.4 De Engelsche Tuyn
- 1.5 De Haeghe
- 1.6 't Varenveld
- 1.7 Nimrod
- 1.8 De Waterkant
- 1.9 Parkeerterrein
- 2.1 Zocher - Links
- 2.2 De Boschtuyn
- 2.3 De Punt
- 2.4 De Peere
- 2.5 De Traen
- 2.6 De Plaets
- 2.7 De Bloesemtuyt
- 2.8 't Lalibellum
- 2.9 't Kinderhofje
- 2.10 De Vlandertuyt
- 2.11 China
- 2.12 Paradiso
- 2.13 Crematorion
- 3.1 't Joppe
- 3.2 Abydos
- 3.3 De Corniche
- 3.4 De Paerl
- 3.5 Broerse - Rechts
- 3.6 Arauna
- 4.1 Broerse - Links
- 4.2 Rosa Alba
- 4.3 De Werf
- 4.4 't Pothoofd
- 4.5 Emmanuel

**LEGENDA**

- informatiebord/zuil
- koffie/thee
- openbaar toilet
- bloemenkiosk
- betaald parkeren
- servicepunt
- herkenningpunt
- bebouwing
- monument
- hoofdpad
- secundairpad
- tertiairpad
- stroomonument
- buitennis

0 25 50 METERS

versie 3\_2023

# Ponymanege Equito



***Aan de Kalfjeslaan vlak bij de Amstel ligt De Ponymanege “Equito”. Equito is een afleiding van het Latijnse woord voor paard, als een voorvoegsel. Bijvoorbeeld “Equithérapie” is een therapie waar paarden bij betrokken zijn en het woord “equine” betekent paardgerelateerd. Het kan ook “gelijk” betekenen en in die twee betekenissen zal Equito een “brede” omgang met paarden inhouden. Niet alleen het berijden, maar ook een zodanige omgang met paarden waarbij de wisselwerking van lichaamstaal wederzijds is.***

Dagelijks zie ik talloze kinderen en volwassenen daar naar binnen gaan. Ik was nieuwsgierig wat zich daar allemaal afspeelt en ben eens gaan praten met Maaïke van Rijn die samen met Axel Groenveld deze manege runt.

De aanzet tot het bedrijf is in 1961 begonnen door de aankoop van de grond door de heer Verzijl die de grond kocht, omdat hij eerst paarden hield bij de Rai, waar hij weg moest.

In 1963 heeft hij een woonhuis laten bouwen met een kleine paardenstal.

In 1969 is er een kleinschalige manege opgezet.

Mevrouw Vlieger, een pleegdochter van de familie Verzijl ging de manege beheren.

Maaïke heeft zich van jongs af al tot paarden aangetrokken gevoeld. Als kind kwam ze vaak met vriendinnetjes naar de manege om te helpen en toen ze 9 jaar was kreeg ze een rijkaart voor de manege.

Mevrouw Vlieger kreeg gezondheidsproblemen en verhuurde een deel van de manege aan mevrouw Dijkstra die er een dressuurstal begon. Een deel van de manege hield ze voor zich zelf en Maaïke die 16 jaar was geworden mocht haar oude pony daar onderbrengen in ruil voor het onderhouden van de manege. Maaïke ging, u raad het al, biologie studeren en haar oude pony stierf op 32-jarige leeftijd, bijzonder oud, zelfs voor een pony.

Het verschil tussen een pony en een paard, is behalve de schofthoogte, ook de afkomst.

Een pony staat dicht bij de wilde paarden, is sterker, minder snel ziek en kan ouder worden dan de doorgefokte luxe paarden.

De exploitatie van de dressuurstal viel tegen en de huurder hield er mee op.

Maaïke was 32 jaar en het bedrijfsleven trok haar niet. Tijdens haar studie was Axel in beeld gekomen en ze vroeg of ze de manege mochten



Het grondwerk: op het blok laten staan



Het grondwerk: hindernis nemen



Oefenen voor het echte werk

overnemen. Ze begonnen in 2003, heel voorzichtig met 3 pony's en een baan ernaast. Maaïke en Axel geven allebei les maar Axel doet meer de praktische dingen als onderhoud en reparaties. Toen de manege in Ouderkerk dicht ging, kwamen er meer mensen en meer pony's. Zo hebben ze de manege opgebouwd tot zoals hij nu is en dat ze dat goed doen blijkt wel uit het feit dat ze in 2016 "Hippisch ondernemer van het jaar" zijn geworden..

Da manege bestaat uit de stallen met boxen voor steeds een pony, een overdekte binnen rijbaan, een buiten rijbaan of bak en meerdere paddocks waar de pony's los lopen en met elkaar kunnen spelen. Er komen nu ongeveer 250 kinderen, meestal meisjes, en een paar volwassenen en er zijn 29 pony's.

Ook is er een stageplaats voor een HBO student Dierverzorging en Paardenhouderij. Vorig jaar hebben ze er een paard bij gekocht waarop aankomende trainers kunnen oefenen en waarop ze examen kunnen doen.

Dat moet namelijk op een paard en mag niet op een pony. Kinderen krijgen niet alleen rijles, maar leren vooral omgaan met het paard. Ze leren het paard verzorgen, borstelen, helpen met voeren, het paard goed vastzetten en "paardentaal" leren. In een kudde kunnen paarden elkaars omstandigheden en emoties aflezen aan de lichaamstaal. In de honderden jaren dat mensen met paarden zijn omgegaan hebben paarden geleerd om ook menselijke emoties te lezen en daar op te rea-

geren net zoals honden dat kunnen. Dat is wat tijdens de lessen ook wordt bijgebracht. Deze eigenschap maakt omgang met paarden daarom geschikt als een therapeutische behandeling voor mensen met psychische problemen. Kinderen met faalangst of die onzeker zijn kunnen daar baat bij hebben.

Bij het paardrijden moet de ruiter in het ritme van het paard zien te komen en met het paard meebewegen om zo de balans en evenwicht te krijgen.

De lessen beginnen met een introductie-cursus waarbij kinderen en ouders de manege leren kennen en kunnen zien wat er allemaal gebeurt. Om het paard en de bewegingen te leren kennen krijgt het paard een voltige singel, een band met handvat om de buik van het paard, waaraan de kinderen zich goed kunnen vasthouden en gaan ze allerlei kunstjes op het paard doen.

Op de knieën zitten, achterste voren en met z'n tweeën om de bewegingen van het paard te leren kennen. Daarna leren ze het paard vast te houden en naast het paard te lopen, het "grondwerk", en het met de lichaamsenergie te besturen. Linksom, rechtsom, stoppen en diagonaal lopen en het paard met de voorbenen op een blok laten staan.

Als ze dat onder de knie hebben, gaan ze leren rijden. Dat begint met op het paard zitten zonder zich vast te houden en het paard door met de benen en het lichaam het signaal geven wat het moet doen. Paarden houden van duidelijkheid en



Tijdens de les



Met elkaar dollen in de paddock



Helpen opruimen



Daar is het om begonnen

dat moet de beginnende ruiter leren aan te geven. Zo wordt er geleerd met de positieve methode, belonen wat ze goed doen, met een aai bv. Als ze iets doen wat niet goed gaat kun je ze corrigeren door bv even druk te geven met de teugel en los te laten als het goed gaat of een klein tikje te geven. De eerste keren lopen er helpers naast het paard mee om aan te geven wat de ruiter moet doen.

Een lesgroep bestaat uit 8 kinderen. Daarbuiten zijn er altijd een aantal die komen helpen met paarden verzorgen, uitmesten en elkaar helpen zodat de manege ook een heel sociale functie heeft. Voor veel kinderen is vieze handen krijgen en met mest omgaan een heel nieuwe ervaring. Maar met andere kinderen en met paarden omgaan in de buitenlucht is een mooie en gezonde beleving. Bij de lessen hoort ook het opstellen en opruimen van de hindernis palen en attributen en het aanvegen van de stallen. Dit alles onder deskundige leiding.

Ik vraag Maaike of de kinderen wel eens van het paard vallen en dan zegt ze heel resoluut, vallen hoort erbij. Bij elke sport wordt er gevallen. Gelukkig zijn de pony's niet zo hoog en in het zand val je niet zo hard.

Op woensdag en zaterdag is er een ponyclub waarin kinderen extra dingen over de pony's leren zoals hoe een pony in elkaar zit, wat voor voer ze moeten hebben en wat daar in zit, waar ze van houden en waar ze een hekel aan hebben. Ze doen ruitergym en maken samen lol.

De kosten van een manege zijn hoog, voer en stro dat, omdat er in Nederland te weinig stro wordt geproduceerd, uit Frankrijk en Spanje komt, de dierenarts, jaarlijkse entingen en het onderhoud van gebouwen kosten veel geld.

De mest gaat naar champignonkwekerijen die speciaal paardenmest nodig hebben.

De lichamelijke gesteldheid van kinderen gaat achteruit vindt Maaike. Vroeger kon een klein kind touwtje springen en was veel handiger dan veel kinderen van nu. Het evenwicht gevoel wordt dan lastiger en door minder klein motorisch gevoel is het soms lastig om het gaatje van een gesp in de riem te vinden. De kinderen zijn op de manege zo druk bezig, dat de telefoon niet wordt bekeken of er moet even een plaatje worden gemaakt, want ja je moet iedereen toch kunnen laten zien dat je op een paard zit of met een paard knuffelt.

KoBab



Meiden onder elkaar. Samen lunchen

# Van de Penningmeester

## Financieel jaarverslag Vereniging Amsteloever 2025

### Inkomsten

Contributie	€ 1.388,00
Subsidie Buurtcommunicatie	€ 1.000,00
Subsidie buurtbijeenkomst	€ 500,00
Kaartverkoop Burenborrel	€ 715,00

**Totaal inkomsten** € 3.603,00

### Uitgaven

Algemene Ledenvergadering	€ 524,70
Burenborrel	€ 801,04
Afscheidslunch Bestuurslid	€ 215,00
Oeverberichten	€ 423,63
Extra print- en drukwerk	€ 62,48
Website hosting	€ 137,82
Bankkosten	€ 379,99

**Totaal uitgaven** € 2.544,66

### Resultaat 2025

Positief exploitatieresultaat	€ 1.058,34
Saldo AED	€ 164,03

**Totale vermogensgroei 2025** € 1.222,37

### Beginvermogen per 1 januari 2025

ING Betaalrekening 31 december 2025	€ 735,37
ING Spaarrekening 31 december 2025	€ 27,55

**Totaal** € 780,92

### Eindvermogen per 31 december 2025

ING Betaalrekening 31 december 2025	€ 75,33
ING Spaarrekening 31 december 2025	€ 1.927,96

**Totaal** € 2.003,29

*Wij verzoeken u het contributiegeld voor 2026 van € 15,00 uiterlijk vóór 1 mei 2026 over te maken naar rekeningnummer NL91INGB0007908344, onder vermelding van naam, straat en huisnummer.*

## Colofon

### Doelstelling:

***De Vereniging Amsteloever heeft ten doel de gemeenschappelijke belangen, zoals leefbaarheid, veiligheid en behoud van het landschapsschoon, van de bewoners van de Amsteloevers en aangrenzende gebieden in het niet verstedelijkte deel van de Amstelveense Middelpolder te behartigen.***

Bestuur per 31 december 2024:

Peter Hesp (Voorzitter)  
Amsteldijk Noord 125, 1183 TJ Amstelveen  
pj.hesp@verenigingamsteloever.nl

Roger van Elderen (Penningmeester),  
Kalfjeslaan 48, 1083 AA Amsterdam  
r.vanelderen@verenigingamsteloever.nl

Eline Bosma (Secretaris)  
Amsteldijk Noord 80, 1183 TG Amstelveen.

Marie-Cecile Meijer (Bestuurslid)  
Amsteldijk Noord 104, 1183 TH Amstelveen  
mc.meijer@verenigingamsteloever.nl

Website: [www.verenigingamsteloever.nl](http://www.verenigingamsteloever.nl)  
Contact: [info@verenigingamsteloever.nl](mailto:info@verenigingamsteloever.nl)

Vormgeving: Ko Babeliowsky  
[babeliowsky@xs4all.nl](mailto:babeliowsky@xs4all.nl)