

STAP

OP



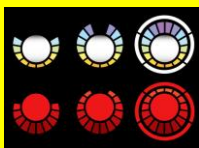
Jaargang 13 nr. 36, september 2020



Ruimtelijke Koers: reactie Fietsersbond



Kort door de bocht



Technische ondersteuning voor oudere fietsers

Air Quality Index - Particulate Matter	
301 - 500	Hazardous
201 - 300	Very Unhealthy
151 - 200	Unhealthy
101 - 150	Unhealthy for Sensitive Groups
51 - 100	Moderate
0 - 50	Good

Snuffelkastjes: meten luchtkwaliteit

STAP OP

Stap op is een kaartspel dat de spelers een aantal fictieve fietstochten van totaal 100 km laat maken



Onderweg krijg je regelmatig leuke banden en tegenwind toegespeeld van je medespelers! Het gezelschapsspel dat bedoeld is voor 2 tot 6 spelers van 6 jaar of ouder bestaat al meer dan zestig jaar.

(Bron: Wikipedia)

Kwetsbaar

Terwijl ik deze overpeinzing schrijf, is het volop vakantie. Mogelijk is het u daarom ontgaan dat er op sociale media een discussie heeft gewoed over fietshelmen. De aanleiding is een toename van het aantal fietsongevallen, vooral onder zestigplussers.

De fietshelm is een voorbeeld van een ander fenomeen. Met toenemende populariteit van het fietsen -de e-bikes zijn op dit moment niet aan te slepen- gaan steeds meer mensen en instanties zich met het fietsen bemoeien. Dan heb ik het niet alleen over de ANWB (die toch meestal opkomt voor autorijdend Nederland), maar ook over mensen en organisaties die zich primair zorgen maken over de eenzijdige fietsongevallen van ouderen.

Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat het de zorgen zijn van autorijders: de voorstellen die worden geventileerd gaan vaak uit van auto-denken. Dankzij voortschrijdende techniek zit je in de moderne tank die auto heet zo veilig. Alleen het rijgedrag wordt nog niet technisch beïnvloed. Dus gaan auto's over de kop, belanden in de sloot en scheppen fietsers, waarbij de automobilisten hooguit een schram oplopen.

Hoe anders is het op de fiets:

hier geen beschermend metaal, speciale kleding of helm. Dat geeft een gevoel van vrijheid. Anderzijds ben je kwetsbaar. Er zit niets dan een paar deugdelijke remmen tussen jezelf en de rest van de wereld. Maar kwetsbaarheid dwingt tot communicatie en zorgt ervoor dat je contact hebt met je medefietsers: met een blik, gebaar, lichaamshouding en lichaamstaal maak je duidelijk wat je gaat doen. Dat is wederzijds, want de ander is net zo kwetsbaar. Die kwetsbaarheid resulteert in contact met de omgeving, met anderen, met natuur, en geeft vrijheid en geluksgevoel.

Laten kwetsbaarheid en vrijheid deel uit blijven maken van het fietsen. Weg dus met 'auto-oplossingen' voor de veiligheid van de fietser. Geen speciale kleding of andere voorzieningen die de fietser onkwetsbaar moeten maken en afbreuk doen aan de vrijheid. Liever veilige infrastructuur die ons fietsers behoedt voor de harde confrontatie met de auto, de SUV en het landbouwvoertuig.

Overigens, wie zich prettig voelt met een fietshelm en of een spiegel of een driewiel-fiets, gewoon doen. Laat je het fietsplezier niet ontnemen!

JanPeter Westein, voorzitter

Zienswijze Ruimtelijke Koers (deel II)

door Johan Jol

Het ontwerpplan Ruimtelijke Koers heeft veel positieve elementen voor fietsers. Eén van de uitgangspunten van het ontwerp is dat fietspaden “draggers” van de stedenbouwkundige opzet en de groenstructuur blijven. De auto wordt als ondergeschikt aan de fiets beschouwd, en daar is de Fietsersbond blij mee. Toch valt er nog het nodige aan te vullen en aan te scherpen op de voorstellen, vandaar onze Zienswijze.

Als motto van ons verhaal geldt: **MAAK VAN HOUTEN 2040 FIETSSTAD 4.0**. De Fietsersbond heeft het ontwerp getoetst aan de Fietsvisie 2040 van de landelijke Fietsersbond en stelt in zijn Zienswijze voor om van Houten een autoluwe stad te maken. Wij doen de volgende aanbevelingen.

- Maak Houten autoluw

Maak van Houten een autoluwe stad waarin autoverkeer actief wordt ontmoedigd. Realiseer hiervoor een maximum snelheid van 30km/u overal binnen de Rondweg, overal voorrang voor fietsroutes, lage parkeernormen en betaald parkeren, en bezorging met bakfietsen en afhaalpunten.

- Maak fietspaden toekomstbestendig

Fietspaden zijn tenminste 4 meter breed en toekomstbestendig. De drukke verbindingen met tweerichtingenpaden naar het Centrum en Noord-West zijn 5 meter breed

- Maximeer de snelheid van fietsers

Op de fietspaden binnen de Rondweg geldt een maximumsnelheid van 25 km/u. Creëer alternatieve doorfietsroutes op plaatsen waar fietspaden en straten gedeeld worden met veel voetgangers, zoals in het Centrum en het Oude Dorp.

- Regel het fietsparkeren

Zorg dat er voor de hele fietsfamilie (gewone, E-bikes, vrachtfietsen, bakfietsen, driewielers etc.) voldoende parkeerplekken en andere voorzieningen zijn die zijn toegespitst op de locatie.

- Optimaliseer regionale verbindingen

Houten Fietsstad 4.0 dient met de hele regio verbonden te zijn via doorfietsroutes. Er is nog werk aan de winkel als het gaat om de routes naar bijv. de Bunnik/USP (het ontwerpplan gaat uit van een fietsbrug over de A12), Odijk (langs de N410), Vianen (Lekbrug, brug over ARK) Culemborg (via de spoorbrug?), Wijk bij Duurstede (doorfietsroute langs het Amsterdam Rijnkanaal).

De Zienswijze is in gedrukte vorm verschenen en verspreid onder betrokkenen, zoals politieke partijen, wethouders, landelijke Fietsersbond en actieve leden. Het is de bedoeling dat in het najaar over de Ruimtelijke Koers een Ronde-Tafelgesprek wordt gehouden, waar ook FBH aan zal deelnemen. Aan het eind van dit jaar zal besluitvorming plaatsvinden in de Gemeenteraad, waarbij de ingebrachte Zienswijzen (bijna 400 totaal!) betrokken zullen worden. FB Houten zal dit proces nauwlettend volgen en waar mogelijk druk blijven uitoefenen!



Per e-mail zijn de leden op 20 juni jl. geïnformeerd over de hoofdlijnen van onze zienswijze.

Hoe twee wielen bezielen: Kort door de bocht

Peter Werkhoven

Peter Werkhoven behandelt de fysica van het fietsen. Deze keer: hoe snel kun je door de bocht en hoever moet je scheefhangen? Voor de natuurkundig geïnteresseerden hebben we het krachtendiagram toegevoegd.

Op mijn twaalfde heb ik eens geprobeerd om met gekruiste armen aan het stuur door ons dorp heen te fietsen. Dan moet je heel erg nadenken om zonder vallen een bocht te nemen. Dat blijkt een razend ingewikkeld kunstje te zijn, zelfs als je je stuur normaal vasthoudt. Het is leuk om er eens goed op te letten als je een bocht neemt. (Dat zelfs professionals zich nog in een bocht kunnen vergissen zagen we in de bloedstollende 19e etappe van de Giro d'Italia van 2016, toen Steven Kruijswijk tijdens de afdaling van de Col d'Agnel een bocht verkeerd inschatte en tegen een sneeuw wand smakete.)

Hoe neem je een bocht?

Het blijkt heel tegen-intuïtief: om naar rechts te gaan moet je eerst even naar links, en andersom. Dat zit zo. Als je een bocht naar rechts wil nemen en gelijk begint met naar rechts te sturen, dan val je om naar links, dus dat werkt niet. Om een bocht naar rechts te nemen, moet je dus eerst je fiets een beetje naar links sturen waarbij je lichaam iets naar rechts gaat hellen. Pas dan stuur je naar rechts waarbij jij én je fiets voldoende naar rechts hellen om alle krachten in de bocht in evenwicht te houden.

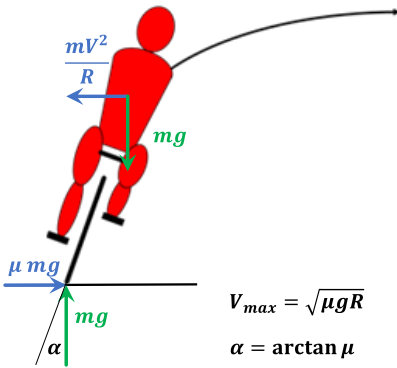
Hoe hard kun je door een bocht?

Er zijn twee krachten die je evenwicht bepalen. De eerste is de kracht omhoog die de grond biedt als tegenwicht voor de zwaartekracht. De tweede is de wrijvingskracht tussen je band en de grond, die je de bocht in duwt. Allebei die krachten worden even

veel groter naarmate je zwaarder bent. Hoe hard je door een bocht kunt hangt daarom niet af van je gewicht! Maar wel van de wrijving tussen band en grond en van de boogstraal van de bocht (hoe groter de boogstraal hoe ruimer de bocht). In het boek 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' (2016) van het kennisplatform CROW wordt rekening gehouden met een wrijving tussen band en weg van zo'n $\mu = 0.4$. Daarmee kun je voor een bepaalde bocht de maximale snelheid uitrekenen waarmee je die bocht kunt nemen zonder onderuit te gaan. Bijvoorbeeld, voor een krappe bocht (boogstraal 2 meter), is het maximum 10 km/u. Voor een ruime bocht met boogstraal 10 meter is dat 22 km/u.

Hoe schuin hang je dan?

Als je bij die maximale snelheid uitrekt hoe schuin je dan hangt, maakt het gek genoeg ook niet meer uit hoe ruim de bocht is. Hoe ver je naar de grond helt hangt dan alleen nog maar af van de wrijving tussen band en weg. Dan kom je uit op een hellingshoek van zo'n 22 graden. De fietspaden in Houten mogen tot het Champs-Élysées van Nederland gerekend worden! Als je in Google Maps inzoomt op kruising waar het Imkerspad overgaat in het Imkerseind, dan zie je dat de boogstraal zo'n 5 meter is (de gele cirkel in het plaatje). Daar zou je als fietser met 16 km/u doorheen kunnen, waarbij je 22 graden schuin hangt. Nog harder betekent 'te kort door de bocht', dan ga je horizontaal schuivend over het asfalt verder!



Het krachtenspel

$$V_{max} = \sqrt{\mu g R}$$

$$\alpha = \arctan \mu$$



Kruispunt in Imkerspad

Kan technologie oudere fietsers ondersteunen?

door Dick Veldkamp

Af en toe verschijnen er proefschriften over fietsen. In september 2019 promoveerde Carola Engbers op het proefschrift "Keep Cycling", over gebruik van techniek om senioren te helpen bij het doorgaan met fietsen. Dick las het proefschrift.

Zoals StapOp lezers weten heeft fietsen tal van voordelen: je bent mobiel, je blijft gezond en het is milieuvriendelijk. Een goede ontwikkeling dus dat er steeds meer gefietst wordt en ook ouderen steeds meer fietsen. Helaas zit hier ook een negatieve kant aan: er gebeuren meer ongelukken: volgens dit proefschrift is je kans dat je één of meer keer valt tussen 65 en 75 jaar ongeveer 50%!

Dat komt doordat zicht en gehoor langzaam achteruitgaan, evenals reactietijd en spiersterkte. Nog meer slecht nieuws: als ouderen vallen raken ze meestal zwaarder gewond. Er speelt ook nog een psychologisch aspect: mensen met minder zelfvertrouwen die bang zijn om te vallen, hebben ook een grotere kans om te vallen. Andersom blijkt dat blijven fietsen leidt tot meer positieve emoties en daarmee weer meer zelfvertrouwen en minder valkans!

Ouderen geven vaak lichamelijke redenen op om niet meer te fietsen. Het zou mooi

zijn als men door techniek langer kan blijven fietsen en zelfvertrouwen behouden. Je zou misschien denken dat ouderen geen zin hebben in nieuwe technieken, maar dat is niet zo. Als een nieuw product (bijvoorbeeld e-mail of Whatsapp) iets doet dat handig is, en men de gelegenheid heeft om ermee te oefenen, wordt men vaak snel enthousiast.

Er zijn twee experimenten gedaan met technische hulpmiddelen. Het eerste betrof automatische detectie van verkeersdeelnemers voor en achter. Als de radar vóór iets ziet voelt men trillingen in de handvatten, als de camera achter iets waarneemt trilt het zadel (zie figuur 1). De resultaten waren gemengd: sommigen vonden het prettig om te weten of er iemand achter fietste, anderen vonden het niet nodig. De voorwaartse radar werd niet als nuttig ervaren, maar dat kwam waarschijnlijk ook doordat het tijdens de test goed weer was.

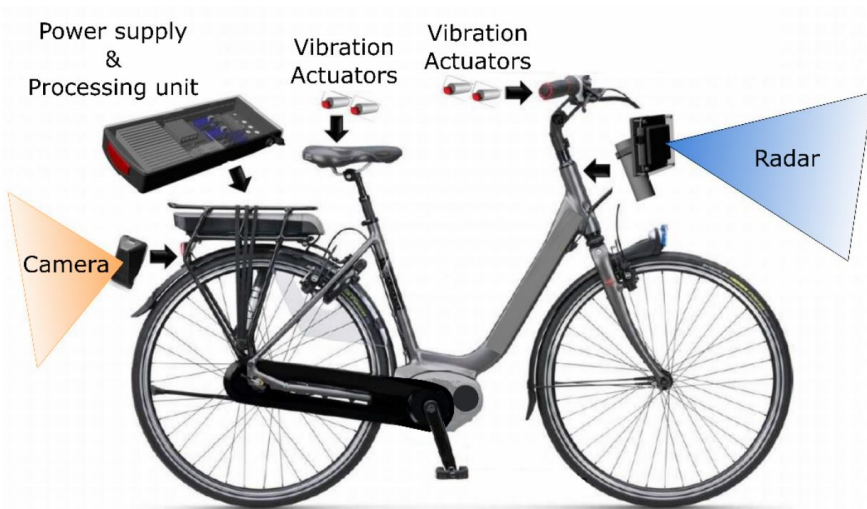


Fig. 1: Fiets met radar voor en camera achter (uit het proefschrift)



Fig. 2 Richtingaanwijzer



Fig. 3. Lichten voor en achter. De buitenste ringen werken als het remlicht van een auto.

Link:

https://ris.utwente.nl/ws/portalfiles/portal/137744609/PhD_thesis_C_Engbers.pdf

Het tweede experiment was met BLCS: Bicycle Light Communication System. Dit systeem bestaat uit 1. Richtingaanwijzers (fig. 2) en 2. Lichten voor en achter die snelheid aangeven en als remlicht werken (fig. 3).

De richtingaanwijzers werken zoals die in de auto, en maken het onnodig je hand uit te steken. De lichten voor en achter geven de snelheid aan: hoe meer blokjes hoe groter de snelheid; de ring rondom het licht werkt als het remlicht van een auto. Testen met ca. 50 proefpersonen wees uit dat de richtingaanwijzers en de remlichten zeer positief gewaardeerd werden, maar de snelheidsindicator niet. Dit laatste heeft te maken met het feit dat het nog steeds moeilijk is om de snelheid te schatten, vooral als mensen op e-fietsen “te langzaam” trappen.

In conclusie: misschien dat we binnenkort richtingaanwijzers en remlichten zullen zien, maar de andere ideeën hebben nog meer ontwikkeling nodig.

Veilig fietsen op een versterkte Lekdijk

door Johan Jol

In het kader van de waterveiligheid gaat het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) de komende jaren de gehele Lekdijk versterken. Bij de uitvoering wil men tegelijk een maximale maatschappelijke meerwaarde creëren. Voor de Fietsersbond vormt dit een uitdaging om vooral de fietsveiligheid in dit project optimaal te borgen, aangezien dit als een knelpunt wordt ervaren.

In de onlangs vastgestelde Visie Mobiliteit en Recreatie voor de Lekdijk staan de gecombineerde ambities van de Provincie Utrecht, het Hoogheemraadschap en de gemeenten (waaronder Houten). In de Visie is onder meer de ambitie uitgesproken om (het gevoel van) veiligheid op de dijk te vergroten, en het te hard rijden op de dijk te verminderen. Uit een enquête blijkt inderdaad dat veel fietsers en wandelaars zich niet veilig voelen op de dijk door te hard rijdende motoren en auto's. In die enquête wordt vaak geopperd om vrijliggende fietspaden aan te brengen of de weg om te vormen tot fietsstraat. Ook de wens voor aparte wandelpaden aan de voet van de dijk wordt vaak uitgesproken.

Het Utrechts Fiets Overleg (UFO) waarin de verschillende Utrechtse afdelingen van de Fietsersbond samenwerken heeft aansluitend hieraan haar wensen kenbaar gemaakt met betrekking tot het fietsen op de vernieuwde Lekdijk. Van belang hierbij is dat in de Visie gepleit wordt voor een uniforme inrichting op de dijk, van Amerongen tot Schoonhoven. De betrokkenheid van het UFO beperkt zich in eerste instantie tot het tracé Culemborgse veer-Beatrixsluis, dus de Houtense kant van de Lek.

Namens het UFO heeft ons Houtense lid Jan Krijger de volgende wensen kenbaar gemaakt:

- ontmoediging van gemotoriseerd verkeer (motoren!)

- liefst een vrijliggend fietspad, bij voorkeur op de kruin van de dijk of buitendijks, op een getrapte kruin;
- absolute prioriteit voor het langzaam verkeer;
- hetzelfde wegprofiel voor het hele project;
- recreatieve rustpunten voor o.m. fietsers.

Een probleem voor een vrij liggend fietspad boven op de kruin van de dijk (waar velen van ons een voorkeur voor hebben) is dat het (straks versterkte) dijklichaam daar niet veel ruimte voor biedt. Een hooggelegen fietspad zorgt ervoor dat de dijk over de hele breedte met minstens 4 meter moet worden verbreed, hetgeen een enorme impact heeft en ook onbetaalbaar is. Gemeente Houten pleit nu voor een gemengd profiel met een vaste breedte van 5,40 meter, waarbij aan weerszijden een fietssuggestiestrook van 1,70 wordt aangelegd, in rode kleur. Het tussenliggende zwarte deel is dan 2 meter. Voordelen zijn dat auto's fietsers gemakkelijk kunnen inhalen, fietsers houden vrij zicht op het landschap, en de brede fietssuggestie-stroken zorgen voor een optische versmalling vergeleken met de huidige situatie.

Vanaf september zal de Fietsersbond nader overleg hebben met de Provincie en HDSR over de Visie, en zal daarbij in elk geval zich sterk maken voor een zo fietsvriendelijk mogelijke oplossing.

Herinrichting Piazza in Castellum

Door Dick Veldkamp

Najaar van 2019 heeft B&W opdracht gegeven om de fietsparkeerproblematiek op Forum en Piazza aan te pakken. Aanleiding hiervoor was de hoeveelheid wildgeparkeerde fietsen en de onveilige situatie die hiermee voor voetgangers ontstond. Op 12 maart jl. was er een bijeenkomst voor belanghebbenden. Dit artikel is gebaseerd op het verslag daarvan.

Piazza is een voetgangersgebied waardoor een fietsverbinding van de ene kant van het spoor naar de andere kant van het spoor loopt. De huidige inrichting is niet zo duidelijk. Het plein staat vaak vol met (brom) fietsen en bakfietsen.

Om ideeën op te halen werd er op 12 maart een stakeholders-bijeenkomst gehouden. Hieronder enige markante punten.

1 Fietsparkeren. Parkeervoorzieningen zijn nodig voor alle typen fietsen (bakfiets, scootmobiel). Lang parkeren: forensen horen in het fietstransferium, (winkel) personeel in parkeergarage. Fietsnietjes zouden beter verdeeld kunnen worden. Fietsparkeren liefst met groen combineren!

2 Verkeersveiligheid.

Het onderscheid tussen fiets- en voetgangersdeel moet duidelijker, bijvoorbeeld met verhoogde beplantingsvakken en/of rood

asfalt voor fietsroute. Snelheidsremmers voor scooters en elektrische fietsen.

3. Vergroenen. Het plein zou op diverse manieren vergroend kunnen worden, bijvoorbeeld door geveltuinen aan het plein of extra bomen (windvangers!)

4. Leefbaarheid. De leefbaarheid zou verbeterd kunnen worden door meerdere houten zitbanken met groen (huidige betonnen banken zijn ongezellig). Erg leuk zou zijn een zg. walk-in fontein als spelelement voor kinderen. Het plein zou meer identiteit krijgen met een monument of kunstwerk of stadskiosk centraal op het plein.

Eind 2019 is het Fietstransferium Castellum uitgebreid met 300 plaatsen. Hierdoor is er voldoende capaciteit ontstaan en is het niet meer nodig dat er fietsen op de stoep bij Het Forum worden geparkeerd!



Piazza gefotografeerd vanaf zuidzijde. De twee oost-west-fietspaden zijn lastig te zien.

Fijnstof meten op de fiets

Door Arjen de Boer

In de provincie Utrecht met haar vele snelwegen en bebouwing zou je graag willen weten wat de gezondste fietsroute is. Helaas meet het RIVM de luchtkwaliteit tot nu toe slechts op een paar punten. Echter nu is een groot project gestart met snuffelfietsen.

De provincie Utrecht is sinds midden vorig jaar begonnen met een grootschalig experiment voor het meten van fijnstofconcentraties door fietsers. Vijfhonderd fietsers kregen een kastje met daarin sensoren om fijnstof te meten, alsmede temperatuur en luchtvochtigheid. Daarnaast worden continu tijdstip en locatie van de meting vastgelegd, en de gegevens worden automatisch naar een centraal verzamelpunt gestuurd. Het kastje kan eenvoudig aan het stuur vastgemaakt worden en het schakelt zichzelf automatisch aan en uit bij beweging en stilstand. De fietser kan op een eigen dashboard fietshistorie en metingen bekijken.

Primaire doel van het experiment is om aan te tonen dat op deze manier betrouwbare gegevens over fijnstofvervuiling vastgelegd kunnen worden. Op basis hiervan zou een beeld kunnen ontstaan van relatief schone en minder schone fietsroutes. Inmiddels is duidelijk dat de kastjes vooral het schadelijkste deel van de fijnstof (PM2.5) goed meten. Het vinden van routes met schonere of juist minder schone lucht is nog lastig: om hier wetenschappelijk verantwoorde conclusies over te kunnen trekken zijn meer metingen nodig. Wel is duidelijk dat het weer een grote rol speelt in de hoogte van de gemeten concentraties fijnstof. Mooi weer levert vaak hoger waarden op dan minder mooi weer.

De afgelopen maanden is het meten van fijnstofconcentraties door 500 fietsers in de provincie Utrecht gewoon doorgegaan, ondanks de corona-situatie.



Snuffelkastje

Door de maatregelen tegen Covid-19 is er wel het nodige veranderd in het fietsgedrag van de deelnemers aan het experiment (en misschien ook in het autobehoeft, één van de fijnstofbronnen). Uit de inmiddels grote verzameling gegevens zou hierover mogelijk interessante informatie gehaald kunnen worden.

Om ander gebruik van de data te stimuleren wordt er eind augustus een summer school voor afstudeerders uit verschillende studierichtingen van HBO en Universiteit georganiseerd. Aan het begin van de summer school zal een aantal deelnemers aan het experiment bevestigd worden. Of er een vervolg komt na afloop van het dit experiment is nog niet duidelijk, we hopen dat de resultaten van de summer school aanleiding zijn om verder onderzoek te doen naar luchtverontreiniging in combinatie onderzoek naar fietsgedrag.

Nieuwe fietsstraten

door Dick Veldkamp en Jan Krijger

Soms ongemerkt wordt geleidelijk de fietsinfrastructuur in en rondom Houten verder verbeterd. Onlangs is de Lobbendijk gedeeltelijk omgebouwd naar fietsstraat, en ook is er nu via de Heemstedseweg een goede verbinding van Plofsluisbrug naar Utrecht Lunetten.



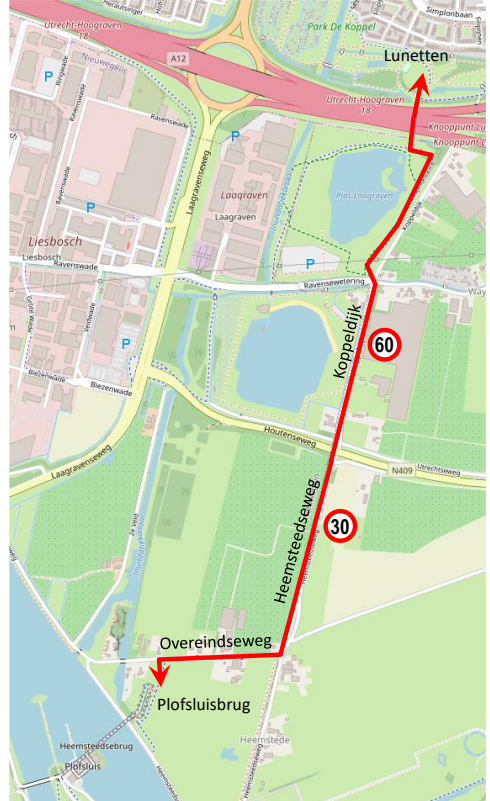
Lobbendijk bij Hop-oord



Lobbendijk bij Koningin Wilhelminaweg/Kostersgang



Fietsstraat Koppeldijk met 60 km/h.



Fietsstraat Overeindseweg: lommerrijk!

Doorfietsen van Den Bosch naar Utrecht

Door JanPeter Westein

De gemeenteraden van Culemborg en Houten waren het erover eens; er moet een fietsbrug komen over de Lek tussen Culemborg en Schalkwijk. Houten maakte een eerste plan voor een doorfietspad langs het spoor. Daarna bleef het stil. Het ideaal van Fietsersbond Houten en Culemborg is nog steeds een doorfietsroute van Den Bosch naar Utrecht.

Het waren al de vorige gemeenteraden van Culemborg en Houten die in 2017 unaniem een motie aannamen om een fietsbrug over de Lek te realiseren. In 2020 staat mede door corona fietsen over grotere afstand naar het werk in een groeiende belangstelling; bijvoorbeeld leasebedrijven spelen daarop in door e-bikes aan te bieden. De tijd is rijp, vinden wij als Fietsersbond Houten en Fietsersbond Culemborg om de ontwikkeling van een doorfietsroute van Den Bosch naar Utrecht een impuls te geven.

In 2017 zagen we het vooral als onze taak om aan beide zijden van de Lek voor een goede fietsinfrastructuur naar de gewenste fietsbrug te zorgen. In Houten ontstonden er kansen door de ontwikkeling van een mobiliteitsvisie voor het eiland van Schalkwijk. Uiteindelijk werd een nieuw te creëren doorfietspad van Schalkwijk naar de Lek in de visie opgenomen. De realisatie is echter uitgesteld wegens het ontbreken van financiering en weerstand bij omwonenden.

De ontwikkeling op dit moment van een Mobiliteitsplan in Culemborg biedt kansen. En in Houten speelt de discussie Ruimtelijke Koers 2040. De Fietsersbond heeft een Zienswijze ingediend waarin de doorfietsroute met brug over de Lek is opgenomen.

Complex

Eind 2019 hadden de Fietsersbonden van Culemborg en Houten een eerste overleg; de corona-crisis belemmerde echter verder contact. Eind juli hielden we een tuin-brain-

storm-sessie om te kijken welke acties we kunnen ondernemen. Eerste conclusie: de realisatie van een fietsbrug is complex. We hebben te maken met veel partijen. Behalve de gemeenteraden gaat het om de Provincies Gelderland en Utrecht en misschien ook Noord-Brabant. De Provincies hebben al ideeën over doorfietsroutes die ze willen realiseren en de route Den Bosch - Geldermalsen – Utrecht staat vooralsnog nergens hoog op de lijstjes. Gesteld dat het mogelijk is de fietsbrug aan de spoorbrug te hangen, dan hebben we te maken met Prorail, en een brug over de Lek betekent hoe dan ook dat Rijkswaterstaat in het geding is.

Overtuigend?

Roepen dat er een fietsbrug over de Lek moet komen is één ding, met een overtuigend verhaal komen is een tweede. Daar horen bijvoorbeeld cijfers bij. Hoeveel leerlingen gaan er naar de scholen in Culemborg? Hoeveel mensen maken gebruik van de pont? Hoeveel mensen uit Culemborg werken er in Utrecht? Kiezen woningzoekenden in Utrecht voor Culemborg? Is het realistisch de woon-werkafstand te verruimen tot bijvoorbeeld Geldermalsen? Geldt de toename van het woon-werkverkeer per fiets alleen voor de coronaperiode of is echt sprake van een nieuwe ontwikkeling? Kortom vragen te over om te beantwoorden als wij onze argumenten bij de beslissers kracht bij willen zetten. Dit verhaal wordt ongetwijfeld vervolgd.



Spoorbrug over de Lek bij Culemborg



Fietsbrug "Snelbinder" over de Waal (Nijmegen)

Agenda

- Zaterdag 3 oktober Fietsverlichtingsactie, Het Rond, 11-16 uur.

Ja! Ik word lid van de Fietsersbond.

Ga naar:

<https://www.fietsersbond.nl/word-lid/>

Je bent al lid voor een bedrag van € 2,50 per maand.

De Fietsersbond zet zich al meer dan 40 jaar in om van Nederland een veiliger fietsland te maken. Overal in Nederland zijn onze vrijwilligers actief om verbeteringen voor fietsers te realiseren.

WIJZIGINGEN IN E-MAIL OF ADRES?

Geef het door via

houten@fietsersbond.nl

Colofon

De "Stap Op" is een uitgave van de Fietsersbond afdeling Houten en verschijnt minimaal 3 keer per jaar in een oplage van 300 exemplaren.

Redactie

De redactie van de Stap Op is in handen van de werkgroep Communicatie. Deze uitgave bevat bijdragen van:

- Arjen de Boer
- Johan Jol
- Jan Krijger
- Dick Veldkamp
- Peter Werkhoven
- JanPeter Westein

Bestuur Fietsersbond Afdeling Houten:

- JanPeter Westein (voorzitter)
- Johan Jol (secretaris)
- Arjen de Boer (penningmeester)
- Jannie den Engelsman (bestuurslid)
- Doesjka Hoogewoud (bestuurslid)
- Dick Veldkamp (bestuurslid)