

STAP

OP



Jaargang 13 nr. 35, april 2020



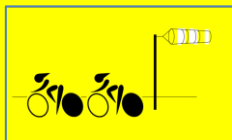
Ontwerp Ruimtelijke Koers: bedreiging of kans



Leasefiets als alternatief



Waar laat ik mijn fiets



Virusweerstand of luchtweerstand

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)

Op de helft of erover?

Eind januari hadden alweer we onze Algemene Ledenvergadering. Daar betoogde ik dat we zo'n beetje halverwege zijn in 2020. Halverwege het Collegeprogramma van 2018 – 2022, dus ook halverwege de raadsverkiezingen in 2022. Als Fietsersbond hebben we onze Fietsvisie voor 2040, dus zijn we nu halverwege. Dat valt mooi samen met de Ruimtelijke Koers van de gemeente Houten voor 2040.

De afgelopen weken zijn we druk in de weer geweest met de zienswijze van de Fietsersbond Houten op het Ontwerp Ruimtelijke Koers 2040. Het frappeert mij hoezeer de Fietsvisie 2040 kan worden toegepast op de Ruimtelijke Koers. De toekomst van 2040 blijkt op eens heel dichtbij.

Daar doen de maatschappelijke ontwikkelingen als gevolg van het coronavirus nog een flinke schep bovenop. Rijwielhandelaren kunnen de fietsen niet aangesleept krijgen. Alsof het mondkapjes zijn. In deze Stap Op een interview met Arval-directeur Dick Bakker, voorheen in auto-lease, nu ook in het leasen van fietsen.

De Fietsvisie spreekt over het ontstaan van een hele fietsfamilie van kinderfiets tot duo-fiets en vrachtfiets

en over ruimte voor iedereen op de fietspaden.

En zie daar, als gevolg van het coronavirus smachten we naar bredere fietspaden, worden rijbanen ten gunste van fiets afgezet en wordt op diverse plekken een 30 km-regime ingesteld!

In het buitenland is de fiets ontdekt en wordt her en der ruimte gemaakt voor de fiets.

Het kan verkeren, werd al veel langer geleden door Bredero opgemerkt.

Dit soort ontwikkelingen heeft ons geïnspireerd bij het opstellen van onze zienswijze.

Daarmee is niet alleen een zienswijze op de gemeentelijke plannen ontstaan maar tegelijk een handboek voor de auto-luwe Houten Fietsstad 4.0.

Binnenkort zullen we de zienswijze met trots presenteren.

Halverwege of erover? Het mooie van fietsen is dat het er gewoon altijd is en waarschijnlijk ook wel heel lang zal zijn.

Een mooie en gezonde fietszomer gewenst.

JanPeter Westein
voorzitter

Ruimtelijke Koers: bedreiging of kans voor Fietsstad 4.0?

door Johan Jol

De gemeente Houten wil de komende twintig jaar circa 5.800 nieuwe woningen bouwen. Wat, waar en hoe dit kan, heeft de gemeente Houten uitgewerkt in het Ontwerp Ruimtelijke Koers Houten 2040. Tot en met 18 juni kunnen organisaties en burgers hun zienswijze op de plannen kenbaar maken en alternatieve voorstellen doen. De Fietsersbond Houten beoordeelt het ontwerp volgens de Fietsvisie 2040 van de Fietsersbond.

De gemeente heeft na afweging van vier modellen gekozen voor meerdere uitbreidingslocaties binnen en buiten de huidige Rondweg. Het gaat om gebieden in het Centrum, de Molenzoom / Koppeling, het Doornkade-terrein, Utrechtseweg-Oost en het Hof van Wulven. De laatstgenoemde locaties in noord-west Houten zijn echte uitbreidingslocaties, waardoor ook de Rondweg een eindje opgeschoven zal worden richting de A27.

De Fietsersbond Houten zal kritisch toetsen of onze unieke fietsinfrastructuur niet wordt aangetast. De gehanteerde uitgangspunten in het plan zijn positief: *“Houten is een fietsstad. Fietspaden blijven de dragers van de stedenbouwkundige opzet en de groenstructuur. De auto is in Houten ondergeschikt”*. De Ruimtelijke Koers ziet zelfs kansen om de kwaliteit van het fietsnetwerk te versterken. Niet alleen de fietspaden binnen de ontwikkellocaties, maar ook de routes ernaartoe worden verbeterd. Zo worden “dragende” fietsroutes doorgetrokken naar de toekomstige woongebieden aan de noordwestkant, gekoppeld aan de groenstructuur. Nieuwe routes worden toegevoegd, zoals een reconstructie van de historische lijn van de Loerikseweg over De Koppeling via een fietsbrug. Nieuwe fietspaden zullen standaard 4 meter breed zijn en worden voorzien van vrijliggende voetpaden. Drukke fietsroutes zullen autowegen ongelijkvloers kruisen. Binnen de woongebieden hebben fietsroutes voorrang op kruisende straten met autoverkeer.

Ook de regionale fietsstructuur wordt versterkt. De snelfietsroute naar de Uithof wordt verbeterd, onder meer door een fietsbrug over de A12 bij Bunnik (een bestaand plan). Over het Amsterdam-Rijnkanaal is een nieuwe fietsverbinding gepland, ter hoogte van de Veerwagenweg, die aansluiting zal geven naar de Hagensteinsebrug in de A27 bij Vianen, waarlangs een fietsbrug is gepland.

De Zienswijze die wij nu voorbereiden, gaat in op de verbetering van deze interlokale verbindingen die van belang zijn om meer Houtenaren op de fiets te krijgen. Doorgaande fietsroutes moeten bij voorkeur niet door onze stadskernen - Het Rond, Plein - heengaan.

De Fietsvisie 2040 van de Fietsersbond blijkt een uitstekende leidraad om het ontwerp te beoordelen. Zo stellen wij dat het STOP-principe (Stappen, Trappen, OV, Personenauto's in die volgorde) leidend moet zijn. Dit geldt ook de fietsparkeervoorzieningen in het straks dichtbebouwde centrum. Er moeten parkeerfaciliteiten zijn voor driewielers, bakfietsen en scootmobielen. Om het fietsen te stimuleren zijn betaald parkeren en een vergunningstestem noodzakelijk.

Kortom, de Fietsersbond Houten ziet de uitbreidingsplannen van de Ruimtelijke Koers niet als bedreiging maar vooral als kans voor Fietsstad 4.0.

Lees: [Ontwerp Ruimtelijke Koers 2040](#)

Lees: [Fietsvisie 2040](#)

Consensus inwoners en gemeenteraad succesfactor fietsbeleid

door Jelle Averbeck

Duitsland kijkt naar Nederland om het succes van fietsen. Jelle Averbeck, student aan de TU Dortmund in de richting Ruimtelijke Ordening deed onderzoek naar succesfactoren in de 'best-practice' steden Groningen en Houten. De Fietsersbond speelt een belangrijke rol.

Verkeersdeskundigen uit Duitsland kijken graag naar Nederland als het om fietsen gaat. Geen wonder, met een fietsaandeel van 27% in de 'modal split' staat Nederland op de eerste plaats in Europa als het gaat om fietsgebruik. De beste locatie voor mijn onderzoekswerk was dus snel gevonden.

Best practice

Zelf fiets ik graag. Daarbij vallen mij vaak tekortkomingen in de fietsinfrastructuur op. Niet alleen in Dortmund: te weinig ruimte en slechte fietsinfrastructuur zijn in veel Duitse steden een fundamenteel probleem. Voor mijn bachelorscriptie heb ik mij ten doel gesteld de factoren te onderzoeken voor een succesvol fietsbeleid in steden, aan de hand van twee Nederlandse 'best-practice' gemeenten.

Houten was al snel gekozen, omdat het de enige gemeente is die twee keer de titel 'Fietsstad van Nederland' heeft gekregen. Het buitengewone fietsbeleid van de gemeente, komt ook tot uiting in het hoge fietsaandeel in de 'modal split' van de afgelegde korte afstanden (<7,5 km) van 48%. Daarnaast is Houten meer malen het onderwerp geweest van internationaal verwoersonderzoek. Voor mijn veldwerk bezocht ik in januari 2020 Houten, en had interessante en leerzame gesprekken met twee lokale politici van CDA en GroenLinks, en met fietsambassadeur André Botermans, die een fietstocht met mij maakte om Fietsnet te bezichtigen. Het Houtense Fietsnet is het indrukwekkende hart van de fietsinfrastructuur; kenmerken zijn de dichtheid van verbindingen, het doorlopende onderhoud en de heldere kleuren, wat het bijzonder gebruiksvriendelijk maakt. Verder valt op het ontmoedigen van het autoverkeer binnen de stad, door de



opdeling in niet-aaneengesloten wijken en de ringweg met inprickers. Vanuit verkeersplanningologisch oogpunt is de combinatie van zogenaamde push- en pull-maatregelen uiterst effectief en verstandig als je een verschuiving van auto- naar fietsgebruik wilt bereiken. Een duidelijk voordeel van Houten ten opzichte van andere gemeenten is dat het pas in de jaren zeventig is gebouwd, en destijds kon profiteren van de mogelijkheid om verkeersplanningconcepten te kiezen die in bestaande steden lastiger door te voeren zijn.

Toch wordt het push- en pull-principe ook gevonden in Groningen, de tweede stad van mijn studie. Hier leidde het verkeerscirculatieplan (*in 1977 ingevoerd, red.*) tot een verbod op doorgaand verkeer door het stadscentrum en opdeling in kwadranten, terwijl aan de andere kant maatregelen werden genomen ter bevordering van het fietsverkeer, bijvoorbeeld wél vrije doorgang voor fietsers, en aanleg van fietspaden.

Succesfactoren

Uit de overeenkomsten en bijzonderheden in de verkeersplanologie in de twee onderzoch-

te gemeenten heb ik geprobeerd succesfactoren af te leiden. Opvallend is vooral de consensus tussen inwoners en partijen in de gemeenteraad over de voortvarende aanpak van het fietsbeleid. De Fietzersbond speelt een belangrijke rol bij de uitvoering en wordt idealiter zo vroeg mogelijk betrokken bij het planningsproces. Andere succesfactoren zijn de aanstelling van een fietsverantwoordelijke ambtenaar, de dialoog met inwoners, en geduld en uithoudingsvermogen van planners en beslissers bij het realiseren van de plannen.

Interessant is de huidige ontwikkeling tegen de achtergrond van de corona-pandemie: het autogebruik is sterk afgenomen, terwijl er meer gefietst en gelopen wordt. Steden en gemeenten kunnen de kans

benutten om hun ambities waar te maken en meer ruimte vrij te maken voor fietsers. De zogenaamde 'pop-up bikelanes' in Berlijn zijn inmiddels een bekend voorbeeld. Ik ben er optimistisch over dat dergelijke maatregelen het mobiliteitsgedrag ook ná de crisis zullen veranderen. De gevonden succesfactoren zijn op te vatten als aanbevelingen voor de verkeers-planners in andere gemeenten, waar men nu begint met het stimuleren van fietsen. Door een toenemend bewustzijn van klimaatverandering en de gevolgen daarvan, is dit in steeds meer steden het geval.

Bijna alle steden in Duitsland tonen ambitie en noemen zichzelf nu 'fietsstad'! Zelfs Dortmund wil 'Kopenhagen van Westfalen' worden, maar het doorvoeren van effectieve maatregelen laat nog op zich wachten...

Hoe toekomstbestendig is het fietsnetwerk?

door Randy Klefken

Randy Klefken, student Ruimtelijke Ontwikkeling en Mobiliteit aan de Hogeschool Windesheim, onderzoekt op verzoek van de gemeente en de Fietzersbond Houten de toekomstbestendigheid van het Houtense fietspadennet.

Mijn naam is Randy Klefken. Mijn woonplaats Almere is net als Houten grotendeels op de tekentafel bedacht. , Anderhalve maand geleden ben ik gestart met een stage in Houten, waar ik word begeleid door de Fietzersbond en de gemeente. De komende periode houd ik mij bezig met het fietsnetwerk.

Bij mijn eerste bezoek aan Houten was al snel duidelijk hoe mooi de fietspaden erbij liggen. Echter er verschijnen nu andere voertuigen op de fietspaden, die opvallen door hun hogere snelheid of afmetingen, en fietspaden worden ook voller. Het is belangrijk om tijdig de behoefte aan verbetering en/of verandering vast te stellen. Vanuit dat idee is in het recente verleden al een e-bike scan uitgevoerd. Deze is ontwikkeld om te toetsen in welke mate het Houtense fietsnet veilig is voor de e-bike.

Nu is het zaak de scan algemener te maken zodat ermee beoordeeld kan worden of het fietsnetwerk ook geschikt is voor alle andere voertuigen, b.v. de zware en brede vrachtfiets, de elektrische golfkar en de snelle speed-pedelec.

Daarnaast wordt bekeken in hoeverre toenemende gebruikersaantallen invloed hebben.

Ruimtelijke Koers 2040

Door de uitbreidingsplannen Ruimtelijke Koers 2040, is dit alles zeer actueel. Hoewel ik nagenoeg alle uren voor deze stage vanuit huis werk, hoop ik de komende tijd toch veel op te steken en bij te dragen aan het behoud en toekomstbestendig maken van het mooie fietsnetwerk in Houten.



Arval-directeur Bakker: 'Leasefiets wordt voor veel werknemers een goed alternatief'

door JanPeter Westein

Begin dit jaar ging ik op bezoek op het hoofdkantoor van Arval in Houten. Hier sprak ik met Dick Bakker, directeur Remarketing & Mid-Term Rental bij Arval, over de toevoeging van leasefietsen aan het assortiment van leasemaatschappij Arval. Dick Bakker vertelde hoe het zit. In de nabije toekomst wordt voor de kortere afstanden sneller een alternatief gezocht voor de auto. Mede doordat het OV momenteel minder aantrekkelijk is en door de gunstige bijtellingsregeling voor de leasefiets. (In mei is deze tekst geactualiseerd).

"Hier geen fietsen plaatsen" vermeldt het bordje bij de ingang. Dat klinkt redelijk, want het is daar bij de trappen geen handige plek. Verder zijn er een laad- en losplaats en autoparkeerplekken. Ik fiets de lange gevel langs, maar vind geen fietsparkeerplek. Een vriendelijke medewerker wijst mij op het gebouw aan de overkant van het gras-



veld met de fietsenstalling.

Dick Bakker neemt me mee naar de Arval internationale Mobility Hub, waarin alle diensten en producten staan uitgesteld. Ook

staat er een waterstofauto die is ontwikkeld door studenten van de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen 'Waar is de fiets?', vraag ik. 'Die is in gebruik', zegt Bakker glimlachend. 'Medewerkers kunnen de e-bike alvast proberen, zodat ze zelf kunnen ervaren hoe het is om op de elektrische fiets of speed-pedelec naar het werk toe te gaan.'

Een autoleasebedrijf dat in fietsen gaat. Hoe zit dat? Bakker: "De elektrische fiets is voor afstanden tot 20 kilometer een goed en gezond alternatief naast de auto. Zestig procent van de Arval medewerkers woont in

een straal van 20 kilometer van Houten. Die afstand is goed op een elektrische fiets af te leggen en het is nog interessanter geworden met de huidige coronacrisis. Vanaf 1 januari is de wetgeving veranderd en is het voor werkgevers aantrekkelijker geworden om een leasefiets aan werknemers ter beschikking te stellen. De bijtelling is 7%, wat uitkomt op gemiddeld 140 euro per jaar voor het gebruik van een lease e-bike. De "Arval Bike Lease" is inclusief reparaties, onderhoud en pechhulp, net zoals bij een leaseauto. Het is ook mogelijk met het beschikbare budget te kiezen voor een voordeligere auto plus een elektrische fiets. Zo kan de werknemer zelf kiezen.

Hoe is het fietsgebruik van de medewerkers van Arval? Dat is nu zo'n 5%. Er is belangstelling voor de leasefiets, daarom hebben we als proef voor de werknemers 6 fietsen ter beschikking gesteld waaronder een speed-pedelec. Tot aan het moment dat we allemaal zijn gaan thuiswerken, werd er goed gebruik van gemaakt.

Wat is uw verwachting over het fietsgebruik voor woon-werkverkeer? Doordat het OV nu minder aantrekkelijk is en op zoek wordt gegaan naar alternatieven, merken wij dat er een verhoogde aandacht voor de elektrische fiets. Met de steeds betere fietsverbindingen is de reistijd met e-bike en speed-pedelec hetzelfde of zelfs korter. De kosten van een e-bike of speed-pedelec van de zaak ter waarde van 2.000 tot 3500 euro, zijn ongeveer 4,33 tot 5,75 euro per maand.

Veel werknemers die binnen een straal van 20 km wonen zien dit als een mooie optie als zij straks weer op kantoor werken.

Hoe ziet u de toekomst van de mobiliteit als autoreleasebedrijf? Wij zagen voor het coronatijdperk al een verschuiving van mobiliteit door ontwikkelingen als toenemende files, het milieu en de toenemende interesse van de maatschappij voor gezonder leven.



De Arval fietsenstalling met oplaadpunten.

De huidige situatie heeft dit versneld en organisaties zijn meer op zoek naar alternatieven.

Hoe heeft Arval zich voorbereid op een intensiever fietsgebruik? Op dit moment hebben we een overdekte fietsenstalling, waar we nog meer oplaadplekken voor e-bikes gaan creëren. Voor de fietser hebben we douches en lockers, zodat zij fris en fruitig aan hun werkdag kunnen beginnen.

Fietst uzelf? En wat vindt u van de fietsinfrastructuur als het gaat om woon-werkverkeer? Ik woon in Houten en fiets normaal gesproken zoveel mogelijk naar mijn werk. Ook in mijn vrije tijd fiets ik graag met mijn familie. De infrastructuur vind ik uitstekend. In Nederland hebben we dat prima voor elkaar. Die speelt zeker een rol in de transitie die ik voorzien naar minder auto en meer fietsgebruik.

Fietsnet Houten, hoe bevalt het en kan het beter?

door JanPeter Westein

Sinds 2005 beschikt Houten over een uniek fietsbewegwijzeringssysteem: Fietsnet Houten. Hoe bevalt dat eigenlijk? Voldoet het nog in de tijd van Google-maps en meer fietsverkeer? Tijd voor een onderzoek.

Die vragen en de vraag of Fietsnet misschien verder vervolmaakt kan worden, leefden bij de gemeente en bij de Fietzersbond Houten. In maart werd een staigere aangetrokken van de Hogeschool Windesheim om onderzoek te doen.

Jessica van Loenen is vierdejaars student ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Begeleid door de gemeente en Fietzersbond Houten doet zij onderzoek naar het gebruik en de waardering van de bewegwijzeringssystemen in de gemeente Houten. De corona-crisis maakt dat Jessica vooral vanuit huis moet werken. Haar onderzoek omvat onder meer een literatuurstudie naar fietsbewegwijzeringssystemen en een enquête.

Het liefst zou Jessica fietsers persoonlijk vragen willen stellen. Nu wordt het een digitale enquête. Binnenkort kunt u haar verzoek verwachten de enquête in te vullen.



Jessica vraagt ook naar gebruikerservaringen in Nieuwegein en Kampen. In die gemeenten is het Fietsnet ook ingevoerd.

Waar laat ik mijn fiets?

door Doesjka Hoogewoud en Arjen de Boer

Fietsparkeren is het enige punt waarop Veenendaal, de nieuwe Fietsstad 2020, hoger scoort dan Houten. Houten deed echter buiten mededinging mee. We mogen pas in 2028 weer een gooi naar de titel doen. Wel een goede reden om met fiets parkeren aan de slag te gaan.

Bij fietsparkeren denken we in eerste instantie aan voldoende plekken op de juiste plaats, maar ook aan voldoende kwaliteit van de stalling. Er is niet één goede manier waarop fietsparkeren geregeld moet worden. Wel zijn er een aantal situaties waar een bepaalde standaard voor gedefinieerd en gerealiseerd kan worden. Daarnaast is er soms fietsparkeeroverlast. Ook op het gedrag van fietsers valt wel eens wat aan te merken.

Als Fietsersbond Houten hebben we al ruim tien jaar een constructieve samenwerking met de gemeente. De nota Parkeerbeleid staat dit jaar op de politieke agenda. Fietsparkeren is daar een onderdeel van. De Gemeente heeft ons gevraagd input te leveren voor deze nota. Daar zeggen wij natuurlijk geen nee tegen.

Om het fiets parkeren structureel te verbeteren hebben we een aantal typen parkeerlocaties voor fietsen gedefinieerd. Per type gelden verschillende argumenten om voor een bepaalde inrichting te kiezen. Daarnaast zijn er locatie specifieke omstandigheden die de inrichting mede bepalen. Voldoende ruimte is een belangrijk voorbeeld, maar ook wie de eigenaar is en welke voorzieningen er al aanwezig zijn. Op dit moment staan er negen type locaties op onze lijst die we nader onder de loep nemen.

Behalve de Transferia onder de stations en de parkeerplekken in de winkelcentra, kijken we ook naar sportlocaties, kerken, scholen, medische centra, bushaltes, bedrijven (zonder publieksfunctie) en losse winkellocaties. Een mooi voorbeeld van de laatste locatie is De Maat, waar de Praxis en de Action gevestigd zijn.

Waar hier eerst voornamelijk publiek met de auto kwam (bouwmarkt) is de noodzaak van meer stallingsplekken groter geworden door de komst van de Action. Dit leidde tot meer fietsend publiek en dus ook andere eisen aan stallingsmogelijkheden (zie ook de tabel).

We verwachten niet dat de gemeente op korte termijn overal aan de slag gaat om de streefbeelden te realiseren. Wel verwachten we dat op plaatsen waar iets aangepast



gaat worden het voor die plek relevante streefbeeld uitgangspunt is. Soms zal er gekozen moeten worden. Zo zal 'meer beschikbare plaatsen' botsen met: 'meer tussenruimte', 'plaatsingsgemak' of 'afstand tot de doellocatie'. Het realiseren van diverse stallingsmogelijkheden kan een oplossing zijn. Van belang is het monitoren van het gebruik en de ervaring van de gebruikers. Daarom vragen wij jullie om vooral knelpunten met ons te delen en suggesties te doen hoe het beter kan. Missen wij nog locaties, benoem die dan vooral. Voorbeelden die een pluim verdienen horen wij ook graag. Dat kan wellicht ook op andere plekken toegepast worden.

Toelichting	1. Transfe- rium/	2. Winkelen- trum	3. Losse win- kellocatie	4. School	5. Sportloca- tie	6. Bushalte	7. Medisch	8. Kerk	9. Bedrij- ven (geen winkel/pu-
Ook piekbelasting	Veel lang parkeren, divers publiek, alle soorten fietsen	Vooral kort parkeren, divers publiek, veel bagage	Kort parkeren, divers publiek, veel bagage	alleen jeugd, ook heel jong, onderscheid basis en voortgezet	veel kort parkeren, veel jeugd, soms piek	veel (me- dium) lang parkeren	kort parkeren, ook minder valide fietsers	vooral piek, divers publiek, kort parkeren	dure fietsen, lange afstandfietsers, veel lang parkeren
Verlichting									
Beschutting (wind en neerslag)									
Bewaking/toezicht									
Afsluitbaarheid									
Afstand tot de doellocatie									
Plaatsingsgemak, bijv.									
Aanbind mogelijk									
Beugeltype (tussenruimte, dikke banen)									
Aantal beschikbare Plaatsen									
Locaties	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.

Gießen: Duitse studentenstad met weinig fietsen

Door Arjen de Boer

Ook al voor de corona-crisis was er een toenemende belangstelling in Duitsland voor het gebruik van de fiets. Vaak wordt daarbij in één adem aan Nederland, respectievelijk Houten gedacht. In dit nummer van Stap Op belangstelling uit Dortmund en Gießen. Arjen de Boer ging met zijn beste Duits op pad.

Vanuit de Duitse stad Gießen kreeg de Fietsersbond Houten de vraag of er iemand wat zou kunnen vertellen over ervaringen met een autovrij centrum. Gezien de wens om de voordracht, met discussie na afloop, in het Duits te houden, werd besloten dat ik af zou reizen. Leuk om over Houten te vertellen, maar ook best spannend omdat het in het Duits moest en omdat ik geen idee had wat me te wachten stond. De voordracht was onderdeel van een reeks over het beperken van autoverkeer in de stad Giessen. Organisator is een soort burgerinitiatief (Verkehrswendegruppe) samen met een studentenorganisatie.

Auto centraal

Gießen ligt zo'n 70 km ten noorden van Frankfurt en heeft bijna 90.000 inwoners. Het is de stad met de hoogste studentdichtheid van Duitsland. Daar is in de stad zelf helaas weinig van te merken. Het middeleeuwse centrum is in de Tweede Wereldoorlog voor 90 procent verwoest. Bij de herbouw van de stad stond de auto centraal. Het centrum wordt nu omsingeld door een 4-baans autoweg zonder fietspaden. Binnen het centrum is veel auto- en busverkeer. Om de hele stad heen ligt een rechthoek van snelwegen met acht afritten. Ik kwam op tijd om met Jörg Bergstedt, een van de organisatoren, het centrum te bekijken en de knelpunten en plannen van de Verkehrswendegruppe te bespreken. Het was me snel duidelijk dat daar voor fietsers veel te verbeteren is. Binnen de Verkehrswendegruppe is al het nodige denkwerk verricht.

Hierdoor heeft men het initiatief gekregen in het overleg met de gemeente. Naast een volledig autovrije binnenstad, maakt ook gratis openbaar vervoer en herinstructie van een tram deel uit van de plannen. Sommige ondernemers zijn groot tegenstander, ze waren persoonlijk uitgenodigd om bij de voordracht aanwezig te zijn.

Ondernemers

Onder de 160 aanwezige belangstellenden, waren inderdaad diverse ondernemers. In mijn presentatie heb ik uitgelegd dat er in Houten weliswaar een autovrij centrum is, maar dat het verschil met andere plaatsen vooral het ontbreken van doorgaand autoverkeer is. De meer radicale fietsactivisten waren teleurgesteld over de autovoorzieningen in Houten, maar tot verrassing van de organisatoren hielden de grootste tegenstanders van de plannen hun mond. Ik heb allen van harte uitgenodigd in Houten te komen kijken.



Virusweerstand of luchtweerstand

door Peter Werkhoven

Bij fietsen draait eigenlijk alles om lucht. Ten eerste ademen we net als een verbrandingsmotor voortdurend lucht in en uit, om preciezer te zijn zuurstof in en kooldioxide uit. Ten tweede fiets je comfortabel op banden met lucht om je van de grond te houden. Niet in de laatste plaats trap je tijdens het fietsen voortdurend door lucht heen, wat luchtweerstand geeft. Geeft dat ook virusweerstand?

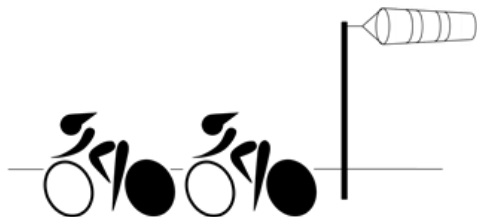
Lucht is dan ook niet niks. Een kubieke meter lucht weegt ruim een kilo en bestaat voor 78% uit stikstof en voor 21% uit zuurstof. Als je fietst bots je telkens tegen al deze luchtdeeltjes aan, dat geeft de luchtweerstand. En hoe harder je fietst, hoe hoger die luchtweerstand. Als je 2x zo hard fietst, dan wordt de luchtweerstand maar liefst 4x zo hoog, en je trapvermogen zelfs 8x zo hoog!

Het gaat om je fietssnelheid ten opzichte van die luchtdeeltjes, dus als je tegenwind hebt moet je nog veel harder trappen. De deelnemers aan het NK 'tegenwindfietsen' 2020 moesten op de Oosterscheldering tegen een windkracht van 8 Beaufort in trappen. Dat is een tegenwind van zo'n 70 kilometer per uur, wat even zwaar trapt als op een 16% steile helling in de bergen. Knap dat ze dan op een gewone fiets toch nog ruim 25 km/u fietsen! Je zou het als koploper vervelend kunnen vinden dat de volger profiteert van jouw inspanningen.

Maar bedenk dan dat het ook een paar procent voordeel oplevert voor jou! Jouw volger zorgt er namelijk voor dat er ietsje minder luchtweelingen achter je rug ontstaan waardoor je ietsje minder naar achter wordt gezogen. Een zogenaamde win-win situatie dus!

In de huidige Corona-crisis fietsen mensen niet graag meer in elkaars wiel. Uitgedemde vochtdruppeltjes met het virus komen bij stilstand weliswaar niet verder dan 1,5 meter, maar je kunt je voorstellen dat vochtdruppeltjes met een stevige wind mee veel verder komen. Het maakt niet uit of de lucht zich langs jou verplaatst (wind) of dat jij je verplaatst door de lucht (fietsen). Onderzoekers hebben berekend dat wielrenners daarom een afstand van minstens 20 meter moeten aanhouden om niet besmet te raken. Tenzij je al weerstand hebt opgebouwd tegen het virus, want dan kun je onbevreesd achter de koploper fietsen.

Je hebt dus óf virusweerstand óf luchtweerstand ☺



Agenda

De agenda ligt helemaal op z'n kop. Toch staat één activiteit vast. Dat is:

- zaterdag 3 oktober Het Rond fietsverlichting-reparatie-actie, van 11.00 tot 16.00 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.

Jaloersmakend, de nieuwe fietsbrug bij Cuijk tussen Limburg en Gelderland.

Willen we ook bij Culemborg, tussen Gelderland en Utrecht.



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
- Doesjka Hoogewoud
- JanPeter Westein
- Jan Jol
- Jelle Averbeck
- Randy Klefken
- Peter Werkhoven

Website Fietsersbond Houten:

www.fietsersbond.nl/houten

Bestuur Fietsersbond

Afdeling Houten:

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

Adres

Fietsersbond Afdeling Houten

Chamavenpoort 8

3991 JV Houten

houten@fietsersbond.nl

