

STAP OP

September 2018, jaargang 10, nr. 29



Een uitgave van Fietsersbond Houten



Jubileumnummer

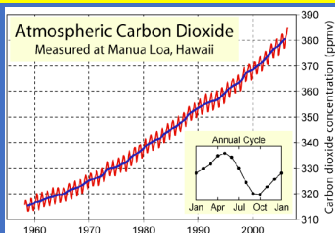
10 jaar



Wat is er bereikt in 10 jaar?



Veel interviews!



CO₂-uitstoot van fietsen en auto's

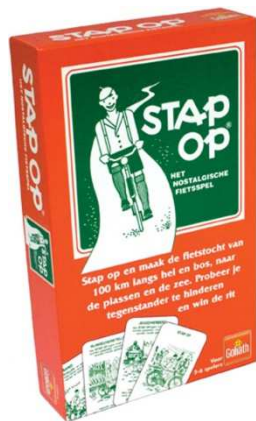
Fietsstad
2018



Houten Fietsstad 2008: ideale fietsstad!

Stap Op

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



Onderweg krijg je 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.



Colofon

De 'Stap Op' is een uitgave van de Fietzersbond 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 het bestuur van de afdeling Houten. Deze keer bijdragen van:

- Peter van Beckum (FB Utrecht)
- Johan Jol
- Peter Plazier (Sweco)
- Clarion Wegerif (FB Nieuwegein)
- Dick Veldkamp
- JanPeter Westein

Vieren

In dit nummer van Stap Op gaat het nogal eens over vieren. Dit nummer zelf viert de tiende jaargang van ons bescheiden ledenblad. Het is mooi om te kunnen vaststellen dat Stap Op de afgelopen 10 jaar in een behoefte heeft voorzien. Leden en toevallige lezers zijn mede door Stap Op geïnformeerd over het wel en wee van fietsen in Houten. Over het weghalen van punaise-fietsrotondes op de fietspadkruisingen – we zijn ze al bijna vergeten – tot het verwijderen van meer dan tweehonderd paaltjes en betonblokken van de Houtense fietspaden. Maar ook over de nieuwe fietsbrug naar Nieuwegein en het fietspad naar 't Goy.

In het interview in dit blad zegt Saskia Kluit, directeur van de landelijke Fietzersbond, dat we als vrijwilligers niet alleen kritisch moeten zijn maar ook trots op de behaalde resultaten. Ook wethouder Van Dalen wijst erop dat er veel bereikt is in Houten. Hij roept op om de resultaten te vieren. Ik denk dat beiden gelijk hebben. Wat wij van de Fietzersbond graag willen, is dat meer mensen meer gaan fietsen. Daar voeren we allerlei redenen voor aan. Het is zo gezond, het is goed voor milieu, het zorgt voor minder files, binnensteden raken niet verstopt en het land hoeft vol te worden gelegd met nog meer asfalt. Het blijken geen doorslaggevende redenen te zijn om te gaan fietsen. Gerrit Post, één van de grondleggers van Stap Op, verwoordt het misschien nog wel het beste. 'Ik geniet ervan en gun het

iedereen.' Hij vindt de Syrische Zainab aan zijn zijde. Ze heeft net leren fietsen en zegt: 'Fietsen is mooi, het is lekker en het is gezond.' Ze hebben gelijk, bij kritische zure mensen wil je je niet aansluiten (er valt misschien nog wat te leren van de autoreclames, die bol staan van de blije mensen!). Toch gaan kritisch zijn en het feest van het fietsen vieren voor ons hand en hand. Oudvoorzitter Harry van Straalen wijst er terecht op dat er na 20 jaar nog steeds geen goede fietsverbinding over de A12 is (bij Bunnik). En Saskia Kluit benoemt de ongelijke fiscale behandeling van auto- en fietskilometers. Want je vervoermiddel kiezen is ook een kwestie van rekenen. En dan zijn er nog de groepen in de samenleving die nauwelijks de politieke invloed hebben om zaken in hun onveilige woonwijken te verbeteren. De autolobby slaapt evenmin. Kortom we vieren graag een succesje op zijn tijd, maar daarna gaan we onze deskundigheid als fietsers weer inbrengen bij bestuurders en ambtenaren en lobbyen voor goede fietsvoorzieningen. Op naar het volgende fietsfeestje

*JanPeter Westein
Voorzitter*

Bestuur Fietzersbond Afdeling Houten

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

Adres

Fietzersbond Afdeling Houten
Chamavenpoort 8
3991 JV Houten
E-mail: houten@fietzersbond.nl
Website: www.fietzersbond.nl/houten

Fietsstad
Houten

Agenda

- 1 sep 2018: Activiteitenmarkt: Het Rond, 10–16 uur
- 6 okt 2018: Fietsverlichting-reparatie-actie: Het Rond, 11–17 uur

Harry van Straalen: 'Deskundigheid van Fietsersbond blijft hard nodig.'

Harry van Straalen is één van de initiatiefnemers van de Fietsersbond Houten: 'In het begin zat de gemeente Houten niet op onze adviezen te wachten. Mede door de deskundigheid onder de leden, ontwikkelde de afdeling zich tot een denktank en ging de gemeente ons steeds meer serieus nemen.'

Door JanPeter Westein

Dit jaar bestaat Stap Op 10 jaar. Hoe is het ooit begonnen?

In 2008 ontstond de behoefte om leden te informeren per mail of op papier. Er is uiteindelijk voor papier gekozen omdat daarmee meer doelen werden gediend. Vrijwilligers gingen bezorgen en raakten zo meer betrokken. Huisgenoten kunnen Stap Op gemakkelijk meelesen en het is minder vluchtig dan een bericht in de toch al zo volle mailbox.

Is het doel voldoende gehaald? Je bent nu 5 jaar voorzitter geweest en 5 jaar voorzitter af. Je leest nu als gewoon lid.

Ik lees het altijd van voor tot achter, vooral de artikelen over infrastructuur. Ik vind Stap Op beknopt en informatief, dat is goed want je krijgt al zoveel in de bus. Dit is zonder overbodige informatie en opsmuk. Het is wel belangrijk de huisstijl actueel te houden.

Hoe ervaar je de afdeling Houten van de Fietsersbond?

De afdeling floreert, het is één van de (relatief) grotere afdelingen, en actief. Ik vind het mooi dat is vastgehouden aan de jaarlijkse algemene ledenvergadering en bestuursverkiezing. Dat is natuurlijk een belasting maar het levert een contactmoment met de leden op. Dat is een groot pluspunt. De vergrijzing is een grote zorg, vooral bij afdelingen die jaar in jaar uit maar doorgaan met dezelfde paar bestuursleden. Georganiseerd zijn spreekt jongeren niet meer zo aan. Terwijl de Fietsersbond toch zijn bestaan dankt aan jongeren. In 1975 verwijderde de gemeente Utrecht op het stationsplein geparkeerde fietsen. Het protest daartegen was de start van de Fietsersbond. Het waren jongeren die met elkaar de Echte Nederlandse Wielrijders Bond, de ENWB, oprichtten. Na protest van de ANWB werd dat de Fietsersbond. In Houten was de start het protest tegen autoverkeer op de Oud Wulfseweg in 1999. Het doel was de gemeente te adviseren over het fietsbeleid. Daar zat de gemeente Houten toen overigens niet op te wachten. Het was een losse groep enthousiaste mensen die allerlei acties ondernamen. Het gebrek



Harry van Straalen

aan structuur, coördinatie en continuïteit brak ze al gauw op. Later werd het stokje overgenomen door enkele leden van de onderafdeling Houten van de Fietsersbond. Uit deze groep kwam het initiatief genomen tot oprichting van een zelfstandige afdeling. Tot dan toe vielen we onder de afdeling Utrecht. Na de oprichtingsvergadering in november 2007, hadden we opeens een groot bestuur. Mede door de deskundigheid onder de leden, ontwikkelde de afdeling zich tot een denktank, die door de gemeente steeds meer serieus werd genomen. Waar mogelijk meldde de afdeling zich voor inspraak en later ontstond een vast overleg met de wethouder.

Hoe nodig is vandaag de dag de Fietsersbond en speciaal in Houten?

Houten is een fietsparadijs, maar de inbreng van de deskundigheid van de gebruikers, de fietsers, blijft nodig. Vanuit die inbreng moet worden bijgestuurd ten aanzien van het onderhoud en de nieuwe ontwikkelingen. Fietsinfrastructuur wordt in eerste instantie bedacht van achter de tekentafel; de inbreng van gebruikers is daarbij onontbeerlijk. Neem bijvoorbeeld de bocht bij de tunnel bij het KPN-gebouw. Het is rotbocht, vanuit de tunnel maak je snelheid om de helling te nemen en vanaf de andere kant maak je snelheid omdat je de helling afgaat. Het is onmogelijk daar strak rechts te houden en

dat is in de onoverzichtelijke bocht nou net nodig. Een flinke ontwerpfout dus, waartegen de toenmalige onderafdeling vergeefs protesteerde.

En landelijk gezien? Fietsen staat in een ongekende belangstelling en wordt gezien als een belangrijke oplossing voor verkeersproblemen. Is de Fietsersbond daarbij nog van betekenis?

Landelijke gezien zit fietsen in een flow en ontstaat er eindelijk een serieuze beweging tegen het auto-denken. Positief vind ik dat jongeren niet meer persé een auto willen bezitten, al zijn ze niet tegen autogebruik. Dit land is nog lang niet klaar voor optimaal fietsgebruik. Spoorwegen, wegen en kanalen vormen nog steeds barrières voor de fietser. Bij het ontwerp voor een nieuwe weg zou automatisch ook een fietstunnel of -brug moeten worden opgenomen. Prorail streeft uit oogpunt van veiligheid naar het opheffen van zoveel mogelijk spoorwegovergangen. Prima, maar dan moeten er wel tunnels voor in de plaats komen. Twintig jaar geleden begon bij de ontwikkeling van de plannen voor een extra aansluiting op de A12 al de lobby voor een fatsoenlijke fietskruising met de A12, liefst een tunnel. De snel-fietsroute naar Bunnik/De Uithof echter wordt nog altijd onderbroken door een lastige voetbrug. Het is nodig om door te gaan met lobbyen en ambtenaren te blijven voeden met onze deskundigheid.

Gerrit Post: 'Ik geniet van fietsen en gun dat iedereen.'

Gerrit Post was tien jaar geleden de eerste redacteur van de Stap Op. Hij vertelt hoe het toen ging, en wat er nu zou moeten gebeuren om meer mensen aan het fietsen te krijgen. 'Zelf inspirerend zijn en laten zien hoe plezierig fietsen is, is misschien wel het belangrijkste.'

Door JanPeter Westein

Gerrit is natuurlijk met de fiets gekomen. Hij valt gelijk met de deur in huis: 'Fietsen vind ik om verschillende redenen belangrijk. Eigenlijk is het altijd al een passie van me geweest. Het gaat me om meer dan gezondheid en milieu. Ik geniet ervan en dat gun ik iedereen.'

Fiets je nu ook naar je werk?

Dat lukt me helaas niet. Ik werk in Heerhugowaard, dat is te ver. Maar ik gooi regelmatig mijn mountainbike achter in de auto om daar in de buurt een stuk te fietsen, in de duinen bij Schoorl bijvoorbeeld. Deels kan ik vanuit huis werken en één dag in de week werk ik op een hogeschool in Utrecht. Dan kan ik ook weer met de fiets.

Tien jaar geleden begon jij met Stap Op. Hoe kwam dat zo?

Er was discussie binnen het bestuur over hoe de leden te informeren. De conclusie was, dat het belangrijk is om 'iets in handen' te hebben. Informatie op papier dus. Dat geldt voor alle leeftijden. We brainstormden over de naamgeving. Het ging onder andere over 'opstappen'. Ik herinnerde mij dat mijn ouders een spel hadden met fietsen dat Stap Op heette. Zo zijn we op de naam gekomen. Ik heb een achtergrond van marketing en communicatie en vond het leuk om het blad te maken.

Was het makkelijk het blad gevuld te krijgen?

In het begin zeker. Er was genoeg materiaal en Harry van Straalen de voorzitter schreef ook toen al een voorwoord. Er waren altijd wel bestuursleden die iets wilden melden. Om het wat breder te trekken namen we later ook interviews op met mensen van buiten de Fietsersbond. Het doel was vooral om leden te laten zien waar we mee bezig waren.

Voorzag Stap Op in een behoefte?

We hebben het nooit onderzocht, maar ik heb altijd positieve reacties gehad. Zelf lees ik nu vrijwel alles. Het is een goed middel om op de hoogte te blijven over de ontwikkelingen in en rondom Houten. Vooral infrastructuur heeft mijn interesse.

Fietsen heeft nu erg het tij mee. Het wordt steeds meer gezien als oplossing voor milieu, verkeersdruk en gezondheid. Heeft de Fietsersbond dan nog betekenis?

Vooral de grotere infrastructurele projecten kosten veel geld. Neem nou de geplande fietsbrug over de Lek. Je kunt nooit van te voren uitrekenen dat dat zich terugbetaalt. Het is een beetje wensdenken dat dat genoeg oplevert. De Fietsersbond zorgt ervoor dat we er geloof in blijven houden in blijvend investeren. Dat is belangrijk voor veranderingen. Nog lang niet iedereen ziet het belang en het genoeg van fietsen, en maakt de stap. Ik verbaas me er vaak over hoeveel mensen met de auto naar de sportschool gaan. Dan zit er toch een merkwaardige splitsing in ons denken. De mens is natuurlijk ook een gewoontedier. De vraag is steeds weer: hoe bereik je mensen? Dat Houten weer Fietsstad is geworden is mooi, dat geeft weer extra aandacht. Zelf inspirerend zijn en laten zien hoe plezierig fietsen is, is misschien wel het belangrijkste. Je hoeft geen sporter te zijn om voldoende te bewegen. Fietsen helpt. Je kunt er niet vroeg genoeg mee beginnen en het moet vanzelfsprekend worden. Ik zie dat aan mijn 11-jarige zoon. De eerste keer dat we met de fiets gingen

gingen kamperen, dat was bij Tull en 't Waal, zei hij: 'Kunnen we de volgende keer niet met de auto gaan?' Nu zijn we voor de vierde keer gegaan, naar Leerdam gefietst, vriendje mee, hij vond het gewoon leuk. Het is een groot goed dat in Houten kinderen veilig naar school kunnen fietsen. Laatst was er een nichtje uit Engeland over. Het viel haar op dat iedereen fietst.

Met Stap Op bereiken we vooral leden. Zouden we niet veel meer de niet-leden moeten bereiken?

Ja, maar dat is niet zo makkelijk. Fietsersbond Houten slaagt er aardig in met onder andere regelmatige artikelen in 't Groentje. Maar de communicatie kan altijd beter natuurlijk. Blijf de discussie voeren over fietsen. Denk aan fietsen naar scholen. Haal de barrières weg en onderzoek wat ouders ervan weerhoudt om hun kind naar school te laten fietsen. En blijf zaken verbeteren. Rondom Houten kan je goed recreatief fietsen. Maar het kan beter, vooral wat betreft de doorgaande routes. Een goede verbinding naar Odijk, een fietsbrug naar Culemborg. De nieuwe brug naar Nieuwegein is trouwens genieten. De verbinding naar Bunnik over de A12 is er ook nog steeds niet. Kortom, er is nog genoeg te doen. Doorgaan dus!



Kamperen met de fiets

Saskia Kluit: 'De hoogste tijd voor gelijke vergoeding voor fiets en auto.'

'Als Fietsersbond inclusief vrijwilligers moeten we veel minder bescheiden zijn in het vieren van onze successen', aldus Saskia Kluit, directeur van de Fietsersbond. 'Voor meer fietsgebruik is de gelijke behandeling van fiets- en autovergoedingen een must. Meer diversiteit helpt tegen onze blinde vlekken.'

Door JanPeter Westein

Saskia feliciteert ons met de 10^e jaargang van Stap Op.

Dank je wel. Zijn de afgelopen 10 jaar van betekenis geweest voor het fietsen?
De afgelopen 10 jaar waren misschien wel de beste jaren voor de ontwikkeling van het fietsen.

Hebben we het hoogtepunt dan gehad?
Het kan twee kanten uitgaan. Er is de afgelopen jaren veel geïnvesteerd. Minister Schultz-Van Haegen staat vooral bekend om de 130 km-wegen, maar ze heeft ook veel geld beschikbaar gesteld voor fietsvoorzieningen. In het kader van 'Beter benutten' was dat zo'n 600 miljoen. Nu is er 100 miljoen begroot, dat is eigenlijk niet zo veel. In de economische crisisjaren trekt het fietsgebruik aan en investeren overheden altijd relatief veel in fietsen omdat het als 'goedkoop' ervaren wordt. In welvarende tijden wordt er weer grootschalig geïnvesteerd in auto en openbaar vervoer. Anderzijds wordt fietsen nu gezien als de oplossing voor veel problemen zoals welvaartsziekten als obesitas. Maar ook de zelfrijdende elektrische auto komt eraan en daarmee wordt het autorijden aanzienlijk goedkoper. Goedkoper autorijden leidt tot minder fietsen. Dat zie je al duidelijk in Denemarken. Het punt is, niemand fietst voor het milieu. Motivaties om te fietsen zijn dat het makkelijk is, snel en goedkoop. Wat ook meespeelt, is dat het een bezoek aan de sportschool scheelt. Uiteindelijk moeten mensen het plezier en gemak van fietsen ervaren.

Bereiken we genoeg niet-leden?

Nee, dat kan beter. Onze vrijwilligers zijn te bescheiden. Ze hebben grote inzet, zijn slim maar niet zo van het uitdragen van successen. Ik maak wel mee dat afdelingen zich ergens voor inzetten, dat voor 80% bereiken en dat dan die niet bereikte 20% wordt uitvergroot. Een gerealiseerd project dat net niet helemaal aan de norm voldoet. Daarmee doen de vrijwilligers zichzelf tekort, vind ik. Dat is jammer. We kunnen als Fietsersbond nog veel beter

onze successen vieren. Bijvoorbeeld de nieuwe fietsbrug bij Nigtevecht. Daar zijn vrijwilligers al 20 jaar mee bezig geweest. We zouden als landelijk bureau en in de Vogelvrije Fietser groots moeten uitpakken dat die nou toch maar mooi gerealiseerd is. We zijn met kritische mensen; dat is onze kracht, maar soms ook onze valkuil waardoor onze successen onderbelicht blijven en niet worden gevierd. Recent las ik over een onderzoek waaruit blijkt dat Nederlan-

zelingen en infrastructuur voor het fietsen. Vandaar moeten we komen tot veel fietsgebruik. De fiets wordt nog steeds ongelijk behandeld. Neem het woon-werkverkeer, per auto wordt dat vergoed, per fiets niet. We moeten veel meer een onderscheid maken tussen autobezit en gebruik. Mensen willen een auto om mee met vakantie te gaan. Om die te kunnen bekostigen hebben ze de km-vergoeding van 150 tot 200 euro per maand nodig. Die km-vergoeding



Saskia Kluit

ders dagelijks meer bewegen dan welke Europeanen dan ook. Dat is mede door het fietsen. Dat positieve mogen we, met andere positieve aspecten van het fietsen meer benadrukken. Het samen fietsen zorgt voor interactie en ontmoeting. Dan bedoel ik niet samen met iemand fietsen, dat gebeurt maar in 14% van de gevallen. Het gaat vooral over het met elkaar fietsen, waardoor je elkaar tegenkomt en de gelegenheid hebt met elkaar contact te maken.

Wat is belangrijker veel leden van de FB of veel mensen op de fiets?

Oh, de Fietsersbond zou zich van mij mogen opheffen als het doel bereikt is dat het goed is op straat, en dat veel mensen fietsen. Of misschien een gezellige fietsclub worden. Onze kracht is vooral het realiseren van goede voor-

voor autorijden zouden we moeten verlagen of belasten en de fietskilometers gaan vergoeden. Tien procent van de autogebruikers, dat is best veel, zou gaan fietsen als er aan fiets-km-vergoeding zou zijn. De auto van de zaak is normaal, de fiets van de zaak niet. Als je een e-bike van de zaak krijgt moet je dat bijtellen voor de inkomstenbelasting. Gelukkig verandert dat binnenkort, door de inzet van de Fietsersbond.

Veel autorijders zullen dit soort voorstellen als autootje-pest zien.

Dat klopt natuurlijk niet. Het zijn rationele keuzes die mensen maken en er is nog ontzettend veel te bereiken door het instellen van een gelijke behandeling. Feitelijk is er nu sprake van fietspesten. Wij pleiten dus niet voor autootje pesten maar voor het gelijk behandelen van alle soorten mobiliteit.

Is het niet veel meer gewoonte om de auto te pakken?

Ja, voor een deel. Je hebt ongeveer twee maanden nodig om een gewoonte los te laten. Daarna houd je die nieuwe gewoonte ook weer lang vast. Als je dus in staat bent mensen een tijdje te laten fietsen, maak je een goede kans dat ze dat blijven doen. In Amerika wordt gewerkt met zogenaamde challenges. Bijvoorbeeld af te vallen door een dagelijkse portie fietsen. Er is nog zo veel te doen om fietsen naar het werk aantrekkelijker te maken. Bedrijfsterreinen zijn vaak nog slecht per fiets bereikbaar, bedrijven hebben een slechte fietsenstalling en geen douche- en kleedruimte. Biedt mensen de mogelijkheid een periode een e-bike te testen voor woon-

werkverkeer. Vergeet ook niet dat er door sommige groepen, zoals migranten minder wordt gefietst. Als de eerste generatie niet goed leert fietsen, werkt dat generaties door. Ik zie dat vrouwen leren fietsen, maar dat hun kinderen toch weer niet fietsen. Dat is ook niet zo gek, want hun wijk is vaak onveiliger en ze kennen minder dan wij de wegen om dat politiek aan te kaarten en te veranderen. Er is dus een aanpak nodig om families te laten fietsen. Een mooi voorbeeld is de BMX-school in Rotterdam. Jongens en meisjes leren op een speelse manier allerlei fietsvaardigheden en hun moeders krijgen fietslessen. Voor deze groepen hebben we bij de Fietsersbond nog een blinde vlek. Ik ben voor vergroten van diversiteit

binnen de Fietsersbond.

Moet bij de verkiezing van Fietsstad 2020 fietsgebruik niet veel belangrijker zijn? Verbeteren van infrastructuur is misschien wel het makkelijkste.

Misschien wel. Het thema voor de nieuwe Fietsstadverkiezing is dan ook 'Het fietsende schoolkind'. Dat gaat dus nadrukkelijk over fietsgebruik. Je hebt ongeveer 10.000 uur nodig om iets goed te leren. Ga dus veel fietsen met je kinderen. Het is bovendien heel erg leuk. Bij ons binnen des Fietsersbond is er ook sprake van een kanteling. Van het accent op een goede infrastructuur en voorzieningen naar het accent op stimuleren van meer fietsgebruik.

Wat is er voor de fietser veranderd in 10 jaar?

Soms lijkt het of er nooit iets verandert, omdat overheidsmolens traag malen, en planningsprocedures voor projecten eindeloos lijken te duren. Ook krijg je vaak de indruk dat de prioriteit nog steeds ligt bij het faciliteren van autogebruik. Toch is er vooruitgang geboekt: voor de fietser is er veel ten goede veranderd in de afgelopen 10 jaar. Hier een overzicht.

Tekst: Dick Veldkamp

Bij het bevorderen van het fietsen moet je een lange adem hebben, want bij een willekeurig project zit er gauw 5 jaar tussen eerste schets en uitvoering (Fietsnet), en het kan soms flink lang duren voordat de autoriteiten overtuigd zijn van de noodzaak van een actie (bijvoorbeeld weghalen van witte blokken).

Echter als we de 10 jaar bekijken dat Stap Op bestaat, dan is er toch veel in positieve zin veranderd. Soms kunnen deze veranderingen direct op het conto van de Fietsersbond Houten geschreven worden, maar vaak komen ze voort uit een algemene veranderende houding, of vanuit normen voor het aanleggen van infrastructuur. Tenslotte maakt het natuurlijk veel verschil hoe wethouders en ambtenaren tegen het uit van fietsen aankijken: De Fietsersbond beschikt tenslotte niet over een asfaltmachine

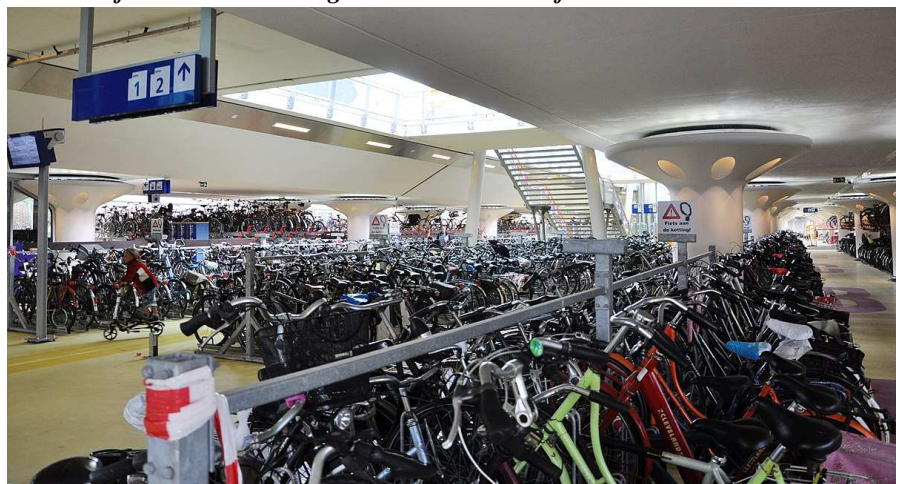
Wat is veranderd in Houten in de periode 2008 -2018?



Fietstransferium Centrum begin 2011



Fietstransferium Castellum in 2018

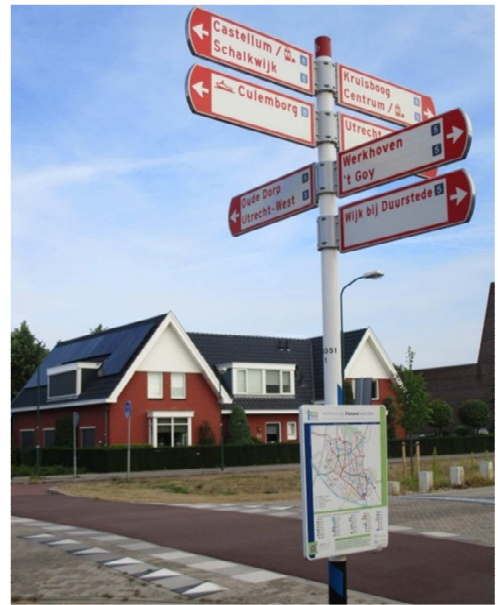


Fietstransferium Centrum in 2018 (geopend in 2011)

- | | | |
|--|--|--|
| 1. Twee fietstransferia zijn gebouwd; | 4. Veel obstakels verwijderd (ca. 150) | 6. Vele kilometers fietsstraat zijn aangelegd, o.a. Odijkseweg, Prinses Ireneweg, Oud Wulfseweg, Marsweg, Mereveldseweg. |
| 2. Enkele bruggen en tunnels zijn gebouwd; | 5. Interlokale fietspaden naar Utrecht, Bunnik, 't Goy en Werkhoven zijn aangelegd of verbeterd; | |
| 3. Fietsnet is geïnstalleerd | | |



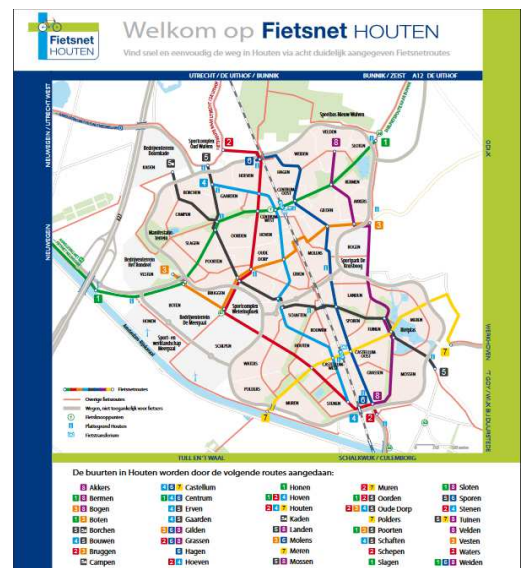
Vijfwalbrug over het spoor (2009)



Fietsnet (2015)



Nieuwe Heemsteedsebrug (Amsterdam-Rijnkanaal, 2015)



Fietsnet: overzichtskaart (2015)



Fietspad naar de Uithof (station Bunnik, 2016)



Fietsnet Nieuwegein (2017)



Kruising Wernaarspad (2011)



Kruising Wernaarspad (2013)



Kruisingvlak geëgaliseerd (2008?)



Auto-afsluiting nieuwe stijl (2018)



Fietspad Houten-Werkhoven (2013)



Fietspad Beusichemseweg ('t Goy) (2013)

Kylie van Dam: 'Houten is de ideale fietsstad'

Kylie van Dam kreeg onlangs internationale bekendheid met haar artikel in de Britse krant 'The Guardian', waarin zij uitlegt dat het Houtense fiets-woon-concept ideaal is, maar eigenlijk niet meer dan logisch, en daarom overal zou moeten worden toegepast. Genoeg reden voor Stap Op om deze immigrant in Houten te interviewen

Tekst: Dick Veldkamp

Stap Op: *Kun je jezelf introduceren voor de lezers van Stap Op?*

Kylie van Dam: Mijn man en ik komen oorspronkelijk uit Australië. Ik ben leraar muziek en Engels voor basisscholen, mijn man is IT'er bij de Rabobank in Zeist. Met onze drie kinderen zijn we in 2010 vanuit Norwich in Engeland naar Houten verhuisd, o.a. omdat we op zoek waren naar een meer fietsvriendelijke woonplaats.

SO: *Sinds hoelang fiets je al? Hebben je ouders je geleerd te fietsen?*

KvD: Vreemd genoeg heb ik in mijn jeugd in Engeland en Australië nooit gefietst; maar toen ik 33 was heb ik het mezelf geleerd. Het was zo bevrijdend, om je lichaam te voelen als je actief beweegt! Fietsen is wat je tegenwoordig zo vaak hoort dat je zou moeten doen: "slow living" en "feeling the moment". Al toen we in Norwich woonden besloten we serieus te gaan fietsen, maar dat valt daar niet mee, omdat er geen fietsinfrastructuur is. Nu doen we eigenlijk alles op de fiets: mijn man gaat op de fiets naar zijn werk in Zeist, en pendelt ook tussen de vestigingen van de Rabobank.

SO: *Wat is de reden om te fietsen?*

KvD: In het begin fietsten we omdat het prettig was, en ook gemakkelijk en snel. Tegenwoordig komt daarbij de noodzaak om minder auto te rijden om onze CO₂-uitstoot te verminderen. Ik wil mijn kinderen laten zien dat je echt geen auto nodig hebt.

SO: *Op wat voor fiets rijd je?*

KvD: We kwamen op een donderdag aan in Nederland, en op vrijdag hebben we zo'n lange tweewiels-bakfiets gekocht om de kinderen in te transporteren. Later hebben we ook nog zo'n aanhangfietsje gebruikt. Nu hebben de kinderen natuurlijk hun eigen fiets, en ikzelf heb een vrij zware stadsfiets met 3 versnellingen.

SO: *Ben je niet bang om zonder helm te fietsen? In Engeland heeft bijna iedereen een helm.*



Kylie met haar fiets

KvD: In Engeland gebruikte ik eerst wel een helm, maar later niet meer. Het vreemde is dat mensen er niet tegen lijken te kunnen als je geen helm gebruikt. Je krijgt opmerkingen als: "Waarom doe je zo gevaarlijk, vind je veiligheid niet belangrijk?" Maar eigenlijk is dat een vreemde discussie. De kans op een ongeluk is sowieso heel klein, en een helm helpt nauwelijks als het gebeurt; als je fietsen echt veiliger wilt maken moet je meer fietspaden aanleggen!

SO: *Waarom denk je dat andere landen het Houtense voorbeeld niet volgen? Is dat toeval, of heeft het iets met cultuur te maken?*

KvD: Ik denk dat Nederlanders een traditie hebben van samenwerken: het poldermodel. Mensen hier zijn erg sociaal. In Engeland lijkt het wel of je minder gemeenschapszin hebt, het is iedereen voor zichzelf. In de jaren '70 was het in veel landen wel duidelijk dat het zo niet langer kon met al die verkeersslachtoffers, maar in Nederland

heeft men toen besloten om op te houden met praten en er echt iets aan te doen.

SO: *Wat bevalt je hier het meest?*

KvD: Alles eigenlijk. Ten eerste natuurlijk het prachtige fietspadennet en de openbare ruimte met al het groen, dat is fantastisch voor lichaam en geest. Geweldig voor kinderen om hier op te groeien. Wat me ook opvalt, is dat Het Rond zo vaak gezellig vol is met mensen. In Engeland heb je dat bijna niet meer, omdat iedereen naar die megasupermarkten buiten de stad gaat. Hier zijn alle dingen die je nodig hebt, of het nu gaat om winkels of een ziekenhuis of een sportclub, op fietsafstand. Alleen voor interessante architectuur hoeft je misschien niet naar Houten te komen. ;-)

Kylie's blog: <http://kylievandam.com/the-nerve-center/>

Hier is ook een (uitgebreide versie van) het Guardian-artikel te vinden.

Hoe zien onze burens Houten en de Fietserbond?

Er gelegenheid van dit jubileumnummer hebben we onze buurafdelingen Utrecht en Nieuwegein gevraagd wat zij vinden van Houten en Fietsersbond Houten.

Afdeling Utrecht

Ons werd gevraagd om op te schrijven wat we vinden van de Fietsersbond afdeling Houten en van Fietsstad Houten. We gaan met plezier op dat verzoek in.

Met de deur in huis vallend: Utrecht is stikjaloers op Houten. Jullie zijn wel fietsstad geworden, inmiddels al voor de tweede keer, en wij nog steeds niet. Terwijl wij wereldfietsstad nummer 1 zijn, met de langste fietsstraat ter wereld (zie:

<http://destadutrecht.nl/verkeer/utrecht-krijgt-langste-fietsstraat-van-nederland/>), vanaf volgend jaar de

grootste fietsenstalling ter wereld (zie: <https://www.rtlnieuws.nl/nederland/groenste-fietsenstalling-van-de-wereld-geopend-in-utrecht>) en iconische fietsinfrastructuur zoals de Dafne Schippersbrug (zie:

<https://www.gebouwvanhetjaar.nl/entry/dafne-schippersbrug-en-obs-oog-in-al/>)

We zijn natuurlijk heel blij voor Houten en voor de afdeling in Houten, maar we zouden de hoofdprijs graag ook eens in de wacht slepen.

Maar het is een oneerlijke strijd. We kennen de afdeling Houten als zeer betrokken, zeer deskundig en ze kunnen bogen op een breed samengesteld team vrijwilligers, die bovendien allemaal bijzonder aardige mensen zijn.



Dafne Schippersbrug (Leidsche Rijn)

Houten had het tij mee toen de stad werd ontworpen. Met de auto is Houten een doolhof; je bent echt overal sneller op de fiets. En zeker nu de afdeling Houten op de lantaarnpalen de doorgaande fietsroutes met een kleurtje en een nummer heeft gemarkeerd hoef je nauwelijks meer te zoeken. Want ook op de fiets was het voorheen nog wel eens zoeken hoe je van de Weiden naar de Hagen kon komen. Nieuwegein heeft zich inmiddels door de markeringen laten inspireren. In Utrecht werkt de gemeente er hard aan om het voor auto's net zo onaantrekkelijk te maken als het in Houten is en we zijn de mogelijkheden om de fietsroutes te markeren aan het verkennen. We maken daarbij dank

baar gebruik van de expertise die in Houten is opgebouwd

Tenslotte: we kunnen het niet laten om de afdeling één suggestie te doen voor verbetering. De Fietsersbond heeft zo'n 5 jaar geleden een nieuw logo aangenomen. We denken dat het hoog tijd is dat Houten dat nieuwe logo nu ook gaat gebruiken in zijn twitter-avatar. Want het logo met het vlaggetje kan echt niet meer:

We wensen de gemeente Houten veel geluk met de Afdeling en de afdeling heel veel succes met haar goede werken!

Peter van Bekkum
voorzitter afdeling Utrecht

Afdeling Nieuwegein

Aan deze jubileumuitgave werken we natuurlijk graag mee! Wat vinden wij van Fietsersbond Houten? Fietsersbond Houten is een fijne samenwerkingspart-

ner, met veel actieve leden waarmee we prettig samenwerken. Omdat fietsers zich niet houden aan gemeentegrenzen doen wij als afdelingen dat ook niet:

bij de problematiek van fietsen op het Liesboschterrein werken we intensief samen en Fietsnet Nieuwegein is geïnspireerd op dat van Houten. Fijn om zo'n goede buur te hebben!

Wat vinden wij van fietsstad Houten? Een gemeente die tot tweemaal toe Fietsstad wordt, daar kun je alleen maar jaloers op zijn! Ook in het buitengebied is de situatie nu vele malen beter dan een paar jaar geleden. Foto's van o.a. fietsstraten sturen wij dan ook ter inspiratie naar ons eigen gemeentehuis. Toch is niet alles 1-op-1 te kopiëren; Nieuwegein wordt nooit Houten - maar wie weet wel ooit Fietsstad ;-)

Clarion Wegerif



Fietstunnel bij Liesboschterrein (bij Hornbach)

Kees van Dalen: 'Bij stimuleren fietsgebruik hoort vieren van successen!'

'Voor het nog meer stimuleren van het fietsgebruik hebben we als gemeente heel hard partners nodig. Daarbij denk ik aan de Fietsersbond, maar bijvoorbeeld ook aan ondernemers. Het helpt als we met elkaar onze successen vieren', aldus verkeerswethouder Kees van Dalen. 'Plezier en gezondheid spelen daarbij een rol!'

Door JanPeter Westein

Mooi. Een feestje!

Ja? Waarom vind je dat?

De afdeling Houten van de Fietsersbond heeft zich de afgelopen tien jaar een actieve en onverzettelijke afdeling getoond, die zich met veel passie inzet voor de fietser. Jullie gaan ervoor, niet alleen in Houten, maar ook in de regio door samenwerking met andere afdelingen. We zijn in Houten misschien verwend door de mooie structuur. Jullie als Fietsersbond laten dan weer zien dat beter kan en dat de golfkarren, bakfietsen en bezorgfietsen consequenties moeten hebben voor de fietsvoorzieningen. Het is prettig met jullie samen te werken, ook als bestuurder. Jullie hebben hart voor de zaak.

Zijn we soms niet te kritisch?

Soms wel. Zorg er voor dat je oog hebt voor wat er nog meer om ons heen is. Je moet notie hebben van de positie van de fiets. Wees trots op wat we hebben en draag dat uit. De successen zoals Fietsstad 2018 moeten we samen vieren. We doen het immers samen. Volgend jaar houden we in Houten het nationale Fietscongres, dan gaan we weer flink uitpakken.

Mijn jongste dochter Saar gaat komend schooljaar naar de brugklas in Nieuwegein. Ik wilde met haar toch maar even de fietsroute verkennen, via de Heemstedseweg langs het kanaal en de nieuwe 'Plofsluisbrug'. Dan ben je al via een veilige fietsroute in Nieuwegein. Dat is toch mooi. In Nieuwegein is voor de fietser ook veel gebeurd. Conclusie: het is veilig. Mijn zoons en dochter hockeyen en fietsen straks weer dagelijks naar Nieuwegein. Die 100 km fietsen per week is mooi meegenomen voor de conditie.

Als gemeente dragen we ook ons steentje bij aan meer fietsen en minder auto-gebruik. We hebben elektrische fietsen aangeschaft en een elektrische auto voor de langere afstanden. Er is een verplichting die middelen te gebruiken en niet de eigen auto.

Zijn de afgelopen 10 jaar belangrijk geweest voor de fiets?

We hebben hier in Houten een enorme ontwikkeling doorgemaakt voor wat betreft de infrastructuur. Denk ook aan de fietstransferia die er zijn gekomen. Dat neemt niet weg dat er nog veel te doen is. Bedrijventerreinen kunnen nog beter bereikbaar worden voor de fiets. En met ondernemers kunnen we stimulerende afspraken maken over bereikbaarheid en fietsgebruik. De afgelopen 10 jaar heeft de e-bike zijn intrede gedaan. Een heel belangrijke ontwikkeling. De fietsleeftijd is er enorm mee toegenomen. In vrije tijd en op vakantie gebruik ik m'n sportfiets, maar moet ik bijvoorbeeld naar het provinciehuis in Utrecht, dan neem ik een e-bike. Dan kan ik er in pak niet bezweet aankomen.



Wethouder Kees van Dalen

Fietsstad
Houten

Hoe kan het fietsgebruik in Houten beter?

Zoals ik al zei, is belangrijk daarvoor samen te werken met ondernemers. Bij veel mensen zit nog niet in het systeem dat je in Houten makkelijk overal met de fiets kan komen. Ik wil tot een 'service-netwerk' komen. Dat wil zeggen dat er ook deelfietsen komen die in aansluiting op het openbaar vervoer gebruikt kunnen worden. De 'golfkar-taxi' hoort daar ook bij. Niet iedereen kan fietsen. Binnenkort gaan we ook de parkeernota herijken. Het fietsparkeren moet daarin nadrukkelijk aan de orde komen.

Toch wel raar dat er zoveel auto's geparkeerd staan bij de sportvoorzieningen.

Voor een deel is daar niet aan te ontkomen, bijvoorbeeld voor de bezoekende clubs. Een aantal sportclubs moedigt de leden aan om vanuit Houten op de fiets te komen. Sommige bedrijven stellen nu al geen parkeerplek beschikbaar voor medewerkers die in Houten wonen.

Stimuleren van fietsgebruik is moeilijker dan realiseren van infrastructuur?

Dat is misschien wel het moeilijkste stuk en daarvoor hebben we hard partners nodig. Het bedrijfsleven en jullie als Fietsersbond. Het gaat vooral om het overbrengen van het plezier en het gemak van fietsen. Ook het gezondheidsaspect is een motivatie voor mensen. Het mooie van Houten is dat je hier al op heel jonge leeftijd kan beginnen met fietsen omdat het zo veilig is. Dat kan lang niet overal. Ook zo'n aspect waar we trots op moeten zijn en dat we moeten vieren en benadrukken.

Zainab uit Syrië leerde in Houten fietsen

Zainab heeft de fietscursus van Van Houten & Co gevolgd en een paar weken geleden haar fietsdiploma (certificaat) gehaald. Ik wil graag weten waarom ze wilde leren fietsen en hoe ze het vond.

Door JanPeter Westein

Met fietsdocent Hermine en begeleider Kitty bezoek ik haar, want Nederlands verstaan en spreken is nog niet makkelijk. Zainab, afkomstig uit Syrië, ontvangt ons bij haar thuis met haar man Nabil en haar dochters Ruby en Nourshah. Ruby is onderweg in Turkije geboren en Nourshah in Nieuwegein.

Waarom wilde je leren fietsen?

Fietsen is mooi, lekker en gezond. In Syrië fietste ik niet, daar liep ik.

Hoe was het om te leren fietsen?

Niet zo moeilijk: ik heb elke dag geoefend. Nabil vult aan dat Zainab nu elke dag wel een uur fietst. En Hermine vertelt dat het voor volwassenen heel moeilijk is om te leren fietsen. Dat weet ze uit ervaring, want ze is nu twee jaar fietsdocent in Houten en was het daarvoor ook al vier jaar in Utrecht. Hermine: 'Mensen zijn vooral bang om te vallen. Dat maakt leren fietsen zo moeilijk. Zainab had het grote voordeel dat ze niet bang was en heel erg graag wilde fietsen en daarom ook heel goed oefende. Ze had maar zes lessen nodig om de examenroute te kunnen fietsen. Dat is heel erg snel. De cursus bestaat officieel uit 10 lessen, maar de meeste cursisten hebben meer nodig tot wel twintig lessen. Kitty, de begeleider van het Syrische gezin, is de eerste keer meegegaan naar het schoolplein van de Krachtfabriek waar de cursus wordt gegeven.

Wat vond je het moeilijkste?

Remmen was het moeilijkste en ook het hand uitsteken. De regels en borden heeft ze ook snel geleerd en de woorden: rechtdoor, rechtsaf en rechtshouden. Hermine: Die Nederlandse woorden zijn moeilijk, maar ook heel nodig om veilig te kunnen fietsen en de instructies onderweg te begrijpen. We beginnen er gelijk mee om iedereen die woorden te leren.

Waar ga je nu met de fiets naar toe?

Overal in Houten, naar school, naar de crèche, boodschappen doen en naar het meer met de gekleurde huizen in Houten-Zuid en naar het winkelcentrum in Castellum. Nabil kon al fietsen en nu fietsen ze samen. Om de kinderen makkelijk mee te kunnen nemen, willen ze graag een fietskar hebben, maar die zijn zo duur. Misschien is er één tweedehands te vinden. Ik beloof het op te schrijven, misschien weet een lezer er één te vinden.

Heb je ook al buiten Houten gefietst?

Nog niet, maar Zainab is dat zeker van plan. Nabil fietst al wel regelmatig naar Utrecht, naar de Kanaalstraat waar Arabische winkels zijn, die zijn goedkoper dan de winkels in Houten.

Als de kinderen groter zijn, gaan ze dan ook leren fietsen?

Ja, Ruby van 3 jaar oefent nu al op de crèche op een driewieler. Straks kan ze ook op de fiets naar school. In Nederland is fietsen heel belangrijk, zeggen Zainab en Nabil allebei. Op de fiets kun je overal komen en trein en bus zijn in Nederland heel duur. En leren fietsen vindt Zainab makkelijker dan Nederlands leren.

Na het interview krijgen we heerlijke koekjes met pistachenoten en dadels. Zainab heeft ze gebakken voor het Suikerfeest volgende week. Dat is niet hetzelfde Suikerfeest als waarmee de Ramadan wordt afgesloten, maar ook met veel zelfgebakken lekkernijen. We nemen afscheid en zeggen tegen elkaar: Tot ziens op fiets!



Zainab en familie

Houten Fietsstad 2018

Het is jullie niet ontgaan: gemeente Houten is opnieuw verkozen tot Fietsstad 2018! Een deskundige jury van de landelijke Fietsersbond koos Houten boven vier andere genomineerde gemeenten. Op vrijwel alle punten scoorde Houten het hoogst. We zijn super trots als afdelingsbestuur dat na 10 jaar Houten de titel weer heeft veroverd. In de komende periode moeten we deze uitverkiezing nu ook echt waar gaan maken.

Door Johan Jol

De bekendmaking vond (alweer een tijd geleden) plaats op 16 januari tijdens de bijeenkomst 'Toekomst van de Fiets' in Utrecht. Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat Stientje van Veldhoven was aanwezig om de prijs uit te reiken. Naast Houten waren ook Etten-Leur, Veenendaal, Winterswijk en Zoetermeer genomineerd. Deze top-5 was dit jaar voor het eerst door het publiek samengesteld. Uit een enquête die door 45.000 mensen was ingevuld bleek dat de beste vijf steden erg bij elkaar lagen. Het was dan ook tot het laatste moment spannend totdat de staatssecretaris het kaartje HOUTEN uit de envelop haalde en wethouder Kees van Dalen naar voren werd geroepen. In zijn dankwoord

noemde de wethouder – heel sportief – allereerst de grote inzet van onze afdeling die de uitverkiezing voor een groot deel mogelijk heeft gemaakt. Dit werd gevolgd door een groot applaus van de congresgangers c.q. fietsprofessionals. Alle reden dus om als afdelingsgenoten trots op te zijn! Wat betreft de jurering: de jury, onder leiding van Jos van Cleef (directeur Goudappel Coffeng), had bij de genomineerden ook veldonderzoek verricht en een aantal aspecten extra onder de loep genomen. Op vrijwel al deze aspecten scoorde Houten het hoogst; de totaalscore was 4.5 (op een schaal van 1 tot 5). De uitverkiezing tot Houten Fietsstad heeft al tot (inter)nationale belangstelling geleid van andere

gemeenten en afdelingen. In mei was er bezoek van een groep Belgische studenten (o.l.v. fietsprofessor Kris Peeters), van FB-afdeling Oostende, en van afdeling Castricum (incl. 10 raadsleden). Ook de staatssecretaris heeft toegezegd om Houten een keer te komen bezoeken.



Kees van Dalen ontvangt het bord.

Overleg met de wethouder over onze fietsambities in Houten

Op 6 juni jl. vond een belangrijk bestuurlijk overleg plaats met wethouder Kees van Dalen over onder meer de gezamenlijke ambities op fietsgebied de komende 4 jaar. Afgesproken is eind september een aparte werkconferentie te organiseren met betrokken partijen, waarin de doelstellingen van het Ambitiedocument Fietsstad Houten! verder worden uitgewerkt.

Door Johan Jol

Ook de komende 4 jaar blijft Kees van Dalen verkeerswethouder, zodat hij voor onze afdeling het belangrijkste politieke aanspreekpunt zal blijven. Dat is goed voor de continuïteit, zeker ook omdat nog voor de verkiezingen met hem een aantal belangrijke afspraken zijn gemaakt over de toekomstige ambities op fietsgebied. Daarbij kun je denken aan fietsinfrastructuur, fietsgebruik, fietspromotie en fietsgedrag.

Hoofddoel is om in 2025 dé fietsstad van Nederland te zijn. Een aantal fietsdoelstellingen is al terecht gekomen in het hoofdlijnenakkoord van de nieuwe coalitie, maar nu is het zaak dat één en ander nader wordt uitgewerkt in een Agenda Fiets. Op voorstel van FBH zal nu een aparte werkconferentie met relevante betrokkenen (politiek, ambtelijk, belangenorganisaties) worden georganiseerd waarin één en ander zal worden uitgewerkt. FBH zal op

suggestie van de wethouder ook deelnemen aan het RTG (Rondetafelgesprek) begin september voorafgaande aan de raadsvergadering waar het Coalitieakkoord zal worden besproken.

De gemeente heeft verder het eervolle verzoek ontvangen om volgend jaar (21 juni 2019) de Nationale Fietsconferentie te organiseren. FBH heeft geadviseerd dit verzoek te honoreren en tevens haar volle medewerking toegezegd. Er worden 300 á 400 fietsprofessionals (internationaal) verwacht en behalve de formele conferentie wordt er ook een precongres opgezet waar Houten kan laten zien waar zij op fietsgebied voor staat. Het is nu snel zaak om goede accommodatie te vinden die een dergelijke conferentie aan kan, een eerste brainstorm heeft plaatsgevonden.

Tenslotte worden tijdens dit bestuurlijk overleg afspraken gemaakt over:

- Het beheer van het fietslogo dat recent ontworpen is. De bedoeling is dat Houtense ondernemers en organisaties dit logo actief gaan gebruiken.
- De toezegging dat FBH een bijdrage zal leveren aan de Parkeernota die de gemeente in voorbereiding heeft, vooral gericht op het fietsparkeren.
- Bespreking van de voortgang van een aantal fiets-infraprojecten, zoals de nieuwe aansluiting tussen Oostromsdijkje en Beusichemseweg, het nieuwe fietspad langs de N410 naar Odijk en het fietspad langs het spoor naar de pont bij Culemborg. Al deze projecten dreigen vertraging op te lopen door onze verandering van subsidiëring door de provincie.

Hoe verhoudt de CO₂-uitstoot van fietsen zich tot die van autorijden?

Bij de jaarvergadering in januari 2018 hield Peter Werkhoven een interessant verhaal over allerlei natuurkundige aspecten van fietsen. Hij liet onder andere zien dat een vleesetende fietser per km ongeveer evenveel CO₂ uitstoot als een moderne brandstofauto. Helpt meer fietsen dan wel om het Parijs-akkoord te realiseren? En hoe zit het dan met vegetariërs, en met elektrische auto's? Dick en Peter, beiden enthousiaste fietsers, schetsen hier de antwoorden.

Door Peter Werkhoven en Dick Veldkamp

Wat kost autorijden?

Het CBS houdt bij hoeveel brandstof het autoverkeer per jaar verbruikt (9.6 miljard kilo) en hoeveel kilometers er gemaakt worden (141 miljard km). Dit is 70 gram brandstof per km en 204 gram CO₂ per km voor vracht- en personenauto's samen. Voor verbranding door personenauto's heeft het CBS nog een aparte berekening gedaan van uitstoot, die uitkomt op **175** gram CO₂ per km (2014).

Daarmee zijn we er nog niet: winning en raffinage van brandstof kosten **35** gram CO₂ per km. En dan moeten we ook nog meerekenen dat het maken van een auto energie kost: namelijk productie van staal en plastic. Dat komt omgerekend uit op ongeveer **45** gram CO₂ per km. Daarmee wordt de schatting voor de totale uitstoot van auto's *die nu rondrijden*: 175 + 35 + 45 = **255** gram CO₂ per km. Als je het iets voorzichtiger wilt uitdrukken: iets tussen 200 en 300 g/km.

Nieuwe brandstofauto's zijn zuiniger, met een totale uitstoot van **190** gram CO₂ per km. Elektrische auto's, mits met duurzame energie opgeladen, stoten 110 gram CO₂ per km uit. En de CO₂-uitstoot per km per persoon wordt natuurlijk beter door met meer mensen in één auto te gaan zitten.

Wat kost fietsen?

Volgens de Fietsersbond kost 1 km fietsen ongeveer 20 kcal (bij 15 km/h, een gemiddelde snelheid voor gewone fietsers). In 1 kg vet zit 9000 kcal, daarmee kun je dus 450 km fietsen. Merk op hoe weinig bewegen kost: om je lichaam aan de gang te houden gebruik je gemiddeld al 2250 kcal per dag. Stel dat je 20 km fietst per dag, dan komt daar 400 kcal bij, en 400 kcal = 44 g vet. En in een normale situatie (constant lichaamsgewicht) moet je die verbruikte brandstof weer aanvullen door te eten, dus is extra voedselproductie nodig.

De spannende vraag is dan: hoeveel CO₂-uitstoot is gemoeid met die extra voedselproductie? Omdat al het voedsel uiteindelijk plantaardig is (als je kip eet, heeft die kip weer plantaardig voedsel geconsumeerd), *is er netto geen CO₂-uitstoot door het voedsel zelf*. Alle CO₂ die de fietser uitstoot, is eerder door planten opgenomen. Als je in de natuur woonde en kon leven als jager-verzamelaar, dan was je netto CO₂-uitstoot precies nul.

Echter de moderne voedselproductie brengt veel uitstoot van broeikasgas met zich mee, o.a. door productie van kunstmest, uitstoot van methaan (vee) en N₂O (uit kunstmest), brandstof voor landbouwmachines, en verwerking en transport van voedsel. Het RIVM heeft becijferd dat de productie van al het voedsel dat in Nederland geconsumeerd wordt 5.5 kg CO₂ per persoon per dag oplevert; dat is bij 2250 kcal per dag 2.4 g CO₂ per kcal. Omdat fietsen 20 kcal per km kost, wordt met de daarvoor nodige extra voedselproductie, bij een gemiddeld dieet, **48** gram CO₂ per km extra uitgestoten. Voor een vegetarisch dieet is dat **30** gram CO₂ per km en voor een biefstuker **170** gram CO₂ per km.

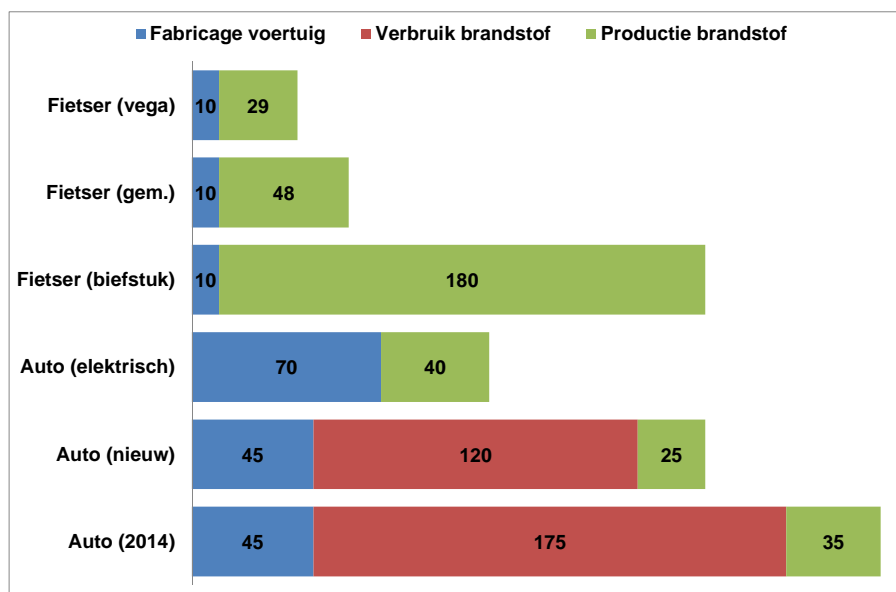
De fabricage van een fiets kost ook nog enige energie. Zonder alle details te geven: als je je fiets 10.000 km gebruikt komt dat op **10** gram CO₂ per km. De fietser stoot dus bij een gemiddeld dieet in totaal **58** gram CO₂ per km uit, **40** gram bij een vegetarisch dieet, en **180** gram bij een dieet met vlees.

Conclusie: wat is beter?

Qua CO₂-uitstoot per km staat een nieuwe brandstofauto ongeveer in verhouding tot één biefstuk-etende fietser en tot vijf vegetarische fietsers. Gemiddeld is fietsen qua CO₂-uitstoot drie keer beter dan een nieuwe brandstofauto, maar nog maar twee keer beter dan een elektrische auto.

In de vergelijking moet echter ook worden meegenomen dat bij de autorijden (anders dan bij fietsen) niet alleen CO₂ vrij komt, maar ook veel andere schadelijke stoffen zoals fijnstof en stikstofoxiden (NOx).

Echter het wellicht belangrijkste argument om de fiets te verkiezen boven de auto is de lichaamsbeweging die ons gezond houdt. Die vereiste lichaamsbeweging is ongeveer één uur per dag (ofwel zo'n 400 kcal), en als je die efficiënt in noodzakelijk woon-werkverkeer stopt, dan zou je de CO₂-uitstaat daarbij 'gratis' kunnen noemen!



Vergelijking van CO₂-uitstoot (referenties te krijgen bij Peter en Dick)

Elektrisch fietsen in Nederland in zes stellingen

Paul Plazier promoveerde 5 juli aan de Rijksuniversiteit Groningen, na zich drie jaar bezig te hebben gehouden met onderzoek naar de opkomst van elektrisch fietsen in Nederland. Hij verwoordde zijn proefschrift – ‘Power to the pedals: perspectives on the potential of e-bike-mobility for sustainable and active transport systems’ in zes interessante stellingen.

Door Paul Plazier (leader door JanPeter Westein).

Stelling 1: Elektrisch fietsen is het beste van twee werelden, en verdient een prominenter plek op de duurzame mobiliteitsagenda.

Uit het proefschrift blijkt dat elektrisch fietsen voordelen van actief en gemotoriseerd vervoer verenigt. Enerzijds zijn er positieve effecten op gezondheid en beleving, die ook lopen en gewoon fietsen met zich meebrengen, anderzijds zijn er gebruiksgemak en het grotere bereik, die kenmerkend zijn voor auto en OV. Met deze kennis kan beter worden gestuurd op het stimuleren van elektrisch fietsen onder specifieke doelgroepen en voor specifieke doeleinden. Dit verdient meer aandacht in mobiliteitsbeleid.

Stelling 2: Het moet meer gaan over elektrische fietsmobiliteit en minder over elektrische automobilititeit.

Als het gaat over ‘elektrische mobiliteit’, is dat nog vaak ‘elektrische auto’s’. Voor sommige problemen is elektrisch autorijden een uitkomst (denk aan plaatselijke CO₂-uitstoot, geluidhinder), maar voor veel andere (ruimtegebruik en verkeersveiligheid in steden) niet. Desondanks is er veel politieke steun voor elektrisch rijden, en in de afgelopen jaren is veel geld gestoken in het subsidiëren van de aanschaf van een elektrische auto. Met wisselend resultaat. Ondertussen is elektrisch fietsen zonder vergelijkbare steun veel sneller gegroeid, en inmiddels meer wijdverspreid dan elektrisch autorijden. Dus waarom geen evenredige aandacht voor dit vervoermiddel in debat en beleid over elektrische mobiliteit?

Stelling 3: Ouderen zijn wel degelijk trendsetters die als eerste een nieuwheid willen omarmen.

De innovatie-adoptie-theorie stelt dat mensen die het eerst een innovatie omarmen (bijv. het nieuwste mobieltje, of toch die elektrische auto) over het algemeen jonger zijn. Ze pionieren graag, dragen een voorbeeldfunctie uit naar hun omgeving, en zijn niet vies van de risico’s die een nog onbepaalde, vaak dure techniek met zich meebrengt.

Ouderen zijn daarentegen afwachtend, en daarmee vaker de laatsten die een ‘nieuwheid’ omarmen. Het tegengestelde is geldt voor elektrisch fietsen: dit werd juist als eerste omarmd door ouderen en minder-mobielen, die er hun voordeel mee deden, en zo langer en beter mobiel bleven. Jongere bevolkingsgroepen aarzelden in eerste instantie, maar volgen nu massaal. Dus: de ‘oudere’ als ‘achterblijver’? Een stereotype dat in dit geval is achterhaald.

Stelling 4: Aansturen op duurzaam gedrag? Stuur dan niet aan op duurzaam gedrag.

‘Duurzaamheid’ is geen motief voor gedragsverandering. Het gebruik van elektrisch fietsen komt zelden voort uit idealisme. Dat het ‘groener’ is dan de auto, is voor veel mensen mooi meegenomen. Zoals een deelnemer het verwoordde: ‘dat ik dan denk dat ik op het milieu heb bespaard? Haha, nee hoor. Ik denk eerder, ik heb op m’n portemonnee bespaard’. Om tot grootschalige gedragsverandering en duurzamere keuzes te komen, moeten zogeheten duurzame alternatieven tastbare voordelen bieden: bijvoorbeeld gezondheidswinst, welzijn, plezier, gebruiksgemak, comfort of kostenbesparingen. Daarmee wordt de kans op gedragsverandering vergroot.

Stelling 5: Belangrijke levensgebeurtenissen zijn vaak een schokgolf voor gedragsverandering. Dit effect kan worden nagebootst.

Verhuizen, veranderen van baan, veranderingen in de gezinssituatie. Allemaal gebeurtenissen die kunnen leiden tot een heroverweging van het reisgedrag en het gebruikte vervoermiddel. Uit mijn proefschrift blijkt dat veel forensen na een degelijke gebeurtenis de e-bike overwogen, en vervolgens aanschaften. Maar als je wilt aanzetten tot gedragsverandering, kun je moeilijk iemand dwingen te verhuizen of te veranderen van baan. Uit mijn proefschrift blijkt echter dat de schokgolf ook kunstmatig kan worden opgewekt: deelnemen aan een pilot, waarin tijde-

lijk wordt gebroken met gewoontes, en deelnemers de kans krijgen om twee weken een elektrische fiets uit te proberen, kan leiden tot heroverweging van het reisgedrag. Hetzelfde geldt voor een financiële tegemoetkoming door de werkgever: dan lijkt die dure e-bike ineens best dichtbij.

Stelling 6: De heersende gedachte dat reistijd ten koste alles moet worden geminimaliseerd, is achterhaald.

Nog altijd wordt er veel aandacht geschonken aan het minimaliseren van onze reistijd. ‘Efficiëntere doorstroming’ is vaak daarbij vaak leidend. Maar reistijd is waardevol. Zeker op de elektrische fiets. Forensen die een elektrische fiets gebruiken om naar het werk te komen, vinden het bijvoorbeeld helemaal niet erg dat ze wat langer onderweg zijn dan met de auto. Het plezier en het buitenzijn compenseert dit ruimschoots. Sterker nog: (snelle) fietsroutes zijn over het algemeen lange strepen asfalt, die vaak langs grote N-wegen van en naar de stad leiden. Maar uit één van de onderzoeken bleek dat deze routes geregeld ook bewust worden gemeden: de voorkeur ging dan uit naar alternatieven: iets langere routes, maar waar meer te beleven viel en weg van de herrie en stank van de autoweg. Investeer en richt infrastructuur daarom niet alleen in op de snelste of meest directe route (ofwel tijdswinst) maar schenk ook aandacht aan omgevingskwaliteit, en de beleving van de fietser. Juist dit is een voorbeeld van zo’n ‘tastbaar voordeel’ uit stelling 4.

Meer lezen? Het hele proefschrift is [hier](#) te downloaden (link via redactie).



Paul werkt nu bij Sweco in De Bilt als consultant mobiliteit en transport.



Ben jij klaar voor de nacht?

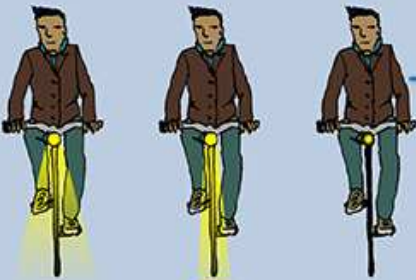
Wat voor kleur heeft je voorlicht?



Hoe kijkt je tegenligger?



Hoe zie jij eruit?



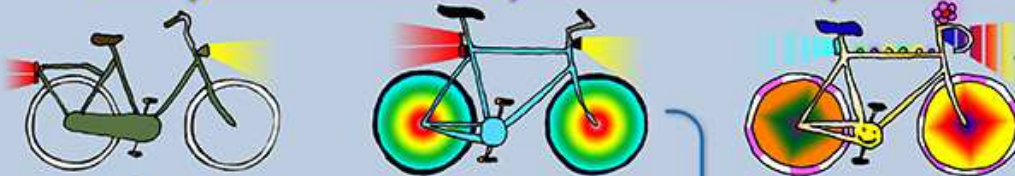
Versier je taart ermee!



Waar fiets je meestal?



Hoe ziet je fiets eruit?



Vrolijk, maar mag niet

Zo ga je veilig met je fiets de nacht in!

