

# STAP

# OP



Jaargang 18 nr. 46, december 2025

50 jaar

**FIETSBOND**  
VOOR 100% FIETSGELUK



Verslag Fietscafé 4: Fietsveiligheid



Experiment met 20 km/uur



Doorfietsroutes in Utrecht: F28 getest



Herstructurering Molenzoom

## 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)



## Felicitaties!

Vijftig jaar bestaan we en natuurlijk feliciteren we onszelf daarmee! Eigenlijk moet iedere fietser én Nederland Fietsland ons en zichzelf feliciteren met ons 50 jarig bestaan. Ik durf de bewering aan dat Nederland zonder de Fietsersbond niet het fietsland zou zijn dat het nu is.

Die 50 jaar zijn een moment om terug te kijken naar hoe het begon: niet zo braaf als we nu lijken te zijn. Het begon met de actiegroep: 'Stop de kindermoord'. Dus met actie en de stevige leus om de moord op kinderen te stoppen. Er vielen 50 jaar geleden dan ook erg veel slachtoffers in de autosamenleving in opkomst. Terecht was er de roep om de ruimte die de auto steeds meer innam terug te nemen. Hele steden moesten doorkruist worden met autowegen, liefst vierbaans. Voetgangers en fietsers moesten maar zien hoe daarmee te dealen. Een documentaire laat de plannen zien voor een autoweg dwars door Utrecht over het Domplein. Zover is het gelukkig niet gekomen!

Actie dus, van kruispunten bezetten tot het schilderen van fietspaden op autostraten. Actie: kom er nog maar eens om. Op veel plekken en niveau's, ook in Houten, maakt de Fietsersbond deel uit van het overlegcircuit. Dat is een groot goed. Het is belangrijk om als fietsers je belang aan de orde te stellen bij politieke keuzes en bij plannen voor ontwerpen van nieuwe wijken of herinrichting. Zo kan het voorkomen dat je overlegt over centrum-plannen met z'n twaalven, waarvan 9 adviseurs en beleidsmakers en 3 onbezoldigde vertegenwoordigers van fiets- en voetgangersbelangen van de Fietsersbond en VVN.

Meestal gaat dat goed en worden we gehoord: dan werkt het overlegmodel. Niet altijd: dan wordt er iets uitgevoerd: bijv. een fietspad-kruisende uitrit van een parkeergarage of een gevaarlijke kruising. We moeten dan van goede huize komen om er nog iets aan te veranderen, en soms moet er dan actie gevoerd worden. Dan levert dat af en toe maar ontstemde gezichten op bij degenen met wie we toch zo fijn aan het overleggen waren. Soms moet er actie gevoerd worden om de fietsbelangen aan de orde te stellen.

We gaan morgen geen kruispunt bezetten. Maar we zitten in overleg met de gemeente en vertellen politieke partijen over het belang van een goed fietsbeleid, zonder onze oorsprong te vergeten en daar zo nodig op terug te vallen. ■

*JanPeter Westein, voorzitter*

# Fietscafé 4: Fietsbeleving en fietsveiligheid

Door Dick Veldkamp



Op woensdag 12 november hield Fietsersbond Houten het vierde Fietscafé, over-fietsbeleving en fietsveiligheid. Pui-Yuen Cheng, adviseur duurzame mobiliteit bij RVO, hield een voordracht, en er was discussie over de fietsveiligheids-situatie in Houten.

Het fietscafé begon met een inventarisatie bij het publiek over de huidige fietsbeleving in Houten 2025 ten opzichte van enkele jaren geleden. Genoemd werden:

- Fietspaden drukker
- Meer verschillende voertuigen
- Grotere snelheidsverschillen
- Gebruik van mobiele telefoons

Dit gaat om *beleving*, wij als “omstanders” hebben geen cijfers van vroeger en nu. Echter in deze gevallen is het niet onwaarschijnlijk dat de beleving in overeenstemming is met de feiten.

## Fietsgebruik

Zelfs in fietsland Nederland fietst 20% van de mensen niet (bron: Rijksoverheid). Eén van de redenen hiervoor is ervaren onveiligheid: andere weggebruikers (houden zich niet aan de regels, rijden te hard), slechte infrastructuur en ten slotte fietsdiefstal.

## Subjectieve en objectieve veiligheid

Pui-Yuen Cheng liet aan de hand van een paar sprekende voorbeelden zien wat het verschil is tussen subjectieve en objectieve veiligheid. De veiligheidsbeleving loopt niet altijd gelijk met de feitelijke veiligheid: in sommige situaties voelen fietsers zich minder veilig, maar leidt de omgeving juist tot voorzichtiger gedrag en minder ongevallen.

Factoren die invloed hebben op de beleving zijn:

- duidelijkheid van het wegbeeld
- sociale veiligheid
- combinatie van types weggebruikers
- type scheiding van het fietspad (vrijliggend of fietsstrook)

Figuur hieronder: de locatie rechts ziet er druk en gevaarlijk uit, maar de locatie links is onveilig (meer ongelukken).



*Welke situatie is subjectief en objectief het veiligste?*

Veiligheid begint met infrastructuur, bijv. autovrije, parkachtige straten in Parijs en autoluwe schoolomgevingen, zoals in Houten. Interessant zijn situaties met “shared space”, zoals in Houten de Stellingmolen: het ziet eruit alsof er op ieder moment een ongeluk kan gebeuren, maar door de drukte let iedereen goed op en is de snelheid niet hoog.

Na de pauze was er discussie over enkele stellingen:

- We moeten meer ruimte geven aan langzamere fietsers, ook als dat ten koste gaat van snelheid.
- De toekomst van de fietsstad hangt af van hoe we kinderen leren fietsen.
- De beleving van veiligheid is belangrijker dan de feitelijke veiligheid.

Wij zijn benieuwd naar de mening van lezers!

E-mail naar [houten@fietsersbond.nl](mailto:houten@fietsersbond.nl). ■



*Schoolomgeving Houten*



*Schoolstraat Parijs (geen motorverkeer)*

**Experiment maximumsnelheid 20 km/u**  
 Houten gaat meedoen met experiment van het Ministerie van I&W om 20 km/u te testen op een stuk fietspad, om informatie te krijgen over hoe een algemene limiet zou kunnen werken. Na enige discussie werd een voorkeur uitgesproken voor een deel van Imkerspad-Kooikerspad of Lobbendijk. Wordt vervolgd. ■



# Doorfietsroutes in Utrecht: F28

Door Dick Veldkamp

*Als service aan onze leden heeft het bestuur de doorfietsroute F28 geïnspecteerd om te kijken hoe het er voor staat. Hoewel de route nu officieel bestaat met prima wegdek (in welk land vind je dat) kan er aan de bewegwijzering nog wel wat verbeterd worden.*

Doorfietsroute F28 loopt van Utrecht (kruising Wittevrouwensingel-Kleinesingel) naar Amersfoort Centraal Station. De route loopt over de Biltse Rading naar De Bilt en vandaar via Bilthoven richting Amersfoort. Vanaf Den Dolder loopt de route pal naast de spoorlijn.

De provincie heeft flink wat werk verricht aan het wegdek, waardoor dat overal 3 à 4 m breed is, en meestal vrijliggend fietspad of fietstraat.

Wat nog niet in orde is, is de aanduiding van de route: het zou overal 100% duidelijk moeten zijn hoe de route loopt, door bestrating, belijning, pijlen of borden. Echter op dit moment moet men het doen met “F28” stickers op een minimaal aantal “ANWB”-borden (en hier en daar een groene tegel in de weg), en dat blijkt onvoldoende, zeker bij slecht licht. Zelf raakte ik zowel op de heen- als de terugweg de route kwijt in Bilthoven. Verder zijn begin- en eindpunt niet zeer duidelijk aangegeven. In Utrecht begint de route op een nogal willekeurig punt (Wittevrouwensingel 65G) en is dit alleen te zien aan een paar “F28” stickers. In Amersfoort

eindigt de route ergens bij het Centraal Station, maar waar precies blijft raden. Dat moet toch beter kunnen. Nog enige *room for improvement* dus. ■



**Route aangegeven met F28 stickers**



**Begin- en eindpunt Wittevrouwensingel**



**Provinciaal net van doorfietsroutes**



*Overzichtsbord van de route*



*F28 "tegel" in wegdek*



*Busstation Molenzoom*



*Oversteek Kruitmolen*

# Herstructurering centrum Houten

Door Aldert Piersma

Molenzoom

*De plannen voor herstructurering van het centrum van Houten leiden tot veel discussie. Vooralnog ziet de Fietserbond Houten (FBH) enkele problemen met de verkeersstromen over Het Rond en bij het busstation Molenzoom.*

Het concept-centrumplan door Studio Bereikbaar is in het voorjaar besproken in drie werksessies (met deelname van FBH), en vóór de zomer is er een aangepaste eindversie aan de gemeente aangeboden. Daarin staan nog diverse keuzes die ons als FBH zorgen baren; deze zorgen hebben we in juni uitgesproken in een hoorzitting van de gemeenteraad. Van belang is dat de gebiedsvisie ook na akkoord van de gemeenteraad nog niet tot in detail als definitief beschouwd moet worden, maar dat verbeteringen op onderdelen mogelijk blijven.

Eén van die zorgen betreft het fietspad over het Rond, waarvan wordt voorgesteld het om te leggen langs Ming & Ming en het Mango's Café, om zo het centrale plein op het Rond te ontzien en daar een groene zone van te maken. De route over het Rond is de belangrijkste in de oost-west verbinding van Houten, en daardoor erg druk. Omlaggen naar de smalle doorgang langs de winkels aan de zuidkant van het Rond, waar het al druk is door voetgangersverkeer, zal daarom tot overlast en gevaarlijke situaties leiden. Hoewel dit probleem meermaals in de werksessies is benoemd, is de eindversie helaas nog niet aangepast.

## Busstation (zie foto's op pagina 6)

Voor het busstation aan de Molen in Houten beveelt het rapport van Studio Bereikbaar aan een eilandstation te realiseren waarbij bussen én autoverkeer met de klok mee rijden. Echter dit leidt er toe dat in- en uitrijdende verkeersstromen van en naar de parkeergarage Stellingmolen elkaar moeten

kruisen, tenzij er op dat traject links gereden zou worden! Naar aanleiding van de discussie heeft de gemeente aan Bureau Haskoning de opdracht gegeven het thema busstation nog eens onder handen te nemen. Daarvoor is in oktober een werksessie gehouden waarbij een inventarisatie van wensen en knelpunten is gemaakt. Primaire wensen van de FBH zijn:

- doortrekken van het fietspad aan de spoorzijde van het busstation
- verbreding van fietspaden waar nodig
- aanpassing van de fietsoversteek ter hoogte van de Stellingmolen.

Bij een tweede sessie begin november zijn concrete ideeën besproken; dit leidde tot enkele voorkeursvarianten die door Haskoning in detail ingetekend zullen worden ter bespreking in volgende werksessie eind november; dan wordt hopelijk een uiteindelijke voorkeursversie afgestemd. FBH zal daar ook bij zijn.

Voor het eind van 2025 zal een eindrapport aan de gemeente aangeboden worden. ■



*Situatie noordkant Molenzoom*

# Verkeersweek 't Goy

Door Ferdinand Hoogewoud

Van 27 t/m 31 oktober was er een Verkeersweek in 't Goy, die was gericht op maximumsnelheid van 30 km/uur, van groot belang voor fietsers, voetgangers en het woongenot.

Zoals in zoveel zones wordt ook in 't Goy de maximumsnelheid vaak (ver) overschreden. Met name in de ochtend- en avondspits, veelal door automobilisten die van de veerpont gebruikmaken. En als zo vaak in 't Goy: "Als we een probleem zien, pakken we het aan.". De verkeersgroep van Stichting Mooi 't Goy organiseerde een Verkeersweek in samenwerking met de aan de doorgaande weg liggende basisschool De Boogerd en met de gemeente. Ook de politie werd er bij betrokken en de Fietsersbond Houten uitgenodigd.

Op vrijdag 24 oktober was al aan de rand van 't Goy een tekstkar geplaatst: "Uw snelheid kan gecontroleerd worden". In het weekend was direct merkbaar dat er langzamer gereden werd! De opening van de Verkeersweek was in de regen op maandagochtend 27 oktober. Wethouder Wouter van den Berg verrichtte de aftrap te midden van leerlingen van De Boogerd, leerkrachten, de Verkeersgroep van Mooi 't Goy, ouders en een vertegenwoordiging van de Fietsersbond.



Opening door de wethouder



Gebruik van de lasergun

De leerlingen hadden een slinger van 30 km-borden gemaakt en een lied ingestudeerd. Verder mochten kinderen zelf de lasergun van de politie bedienen!

Onderdeel van de Verkeersweek was dat mensen een convenant konden sluiten met Mooi 't Goy: de *snelheidsdeal*. Als je die tekent, geef je aan dat je je aan de maximumsnelheid houdt. En dat laat je ook zien door de sticker op je achterraut!

De Verkeersweek en de acties zijn er op gericht automobilisten bewust te maken van hun (te hoge) snelheid. Het resultaat stemt tevreden. Er is bij de verkeersgroep zeker de indruk dat er rustiger wordt gereden. Op diverse momenten zijn er staande-houdingen geweest door de politie en bekeuringen en waarschuwingen gegeven. Voor de resultaten van de snelheidsmetingen is het wachten op de gegevens van de gemeente. De snelheidsdeal is getekend door 65 inwoners van 't Goy (op circa 280 huishoudens), ook een mooie bewustwordingsactie. ■

## Een spaak in het wiel

Door Her-steller

### VETBIKES!

Laatst las ik dat het vrachtvervoer over water afneemt in Nederland. Ondanks de milieuvoordelen en de betrouwbaarheid lijkt het vrachtvervoer per auto het te winnen. Ondanks dat een gemiddeld vrachtschip 120 vrachtwagens kan vervangen, ruimtelijk gezien is het veel voordeliger om per vrachtschip lading te vervoeren dan per auto. Misschien trager, maar nooit files! Nederland = waterland, het waterwegen-net is verfijnd, zeker als je ook kijkt naar waar pleziervaart plaatsvindt.

Steeds meer plaatsen zijn bezig met het terugdringen van boten op fossiele brandstoffen. In Amsterdam bijvoorbeeld moeten vaartuigen sinds dit jaar uitstootvrij zijn. Ook op de beneden loop van de Kromme Rijn zijn boten met brandstofmotoren vanaf dit jaar verboden.

Met teruglopend vrachtvervoer en een stabiele pleziervaart wordt het misschien rustiger op het water. En dat biedt kansen! Want waarom zou ons fietsen zich beperken tot fietsen op het land? We kennen toch ook het fenomeen 'waterfietsen'? Tot nu toe is dat voorbehouden aan ontspanning, pretparken, op meertjes en stedelijke singels en grachten. Dat kunnen we uitbreiden door ook woon-werk-waterfiets-



# hersteller



verkeer te ontwikkelen, of voor boodschappen, met de waterfiets naar school, rondje recreatief waterfietsen vanaf (praktisch) je huis. En natuurlijk doemen er allerlei bezwaren en problemen op, vertel mij wat! Maar met onze innovatieve industrieën en ingenieursbureaus en onze eeuwenlange ervaring met water en fietsen moet het mogelijk zijn om waterfietsnetwerken op te zetten die aantrekkelijk genoeg zijn. De waterfietsen zelf worden dan voet-, hand- of elektrisch aangedreven in één en meerpersoonsuitvoeringen. Gezien het belang van het drijfvermogen en de slechte menging met water noemen we die dan 'vetbikes'. En mocht er na een 'waterbom' sprake zijn van ondergelopen landerijen en straten, geen nood: je komt dan tot de voordeur!

Vooralsnog geen helmplicht, wel een zwemdiploma. Het mooie is ook: geen acties om paaltjes weg te halen, er moeten juist paaltjes bijkomen: meerpaaltjes! Om gemeenten te stimuleren prioriteit te geven aan waterfietsen organiseren we de Vetbikegemeente van het jaar-verkiezing. Natuurlijk gaat Houten ook die verkiezing winnen: het bedrijventerrein De Meerpaal wordt omgezet naar een vetbikeinnovatie-hub, het Amsterdam-Rijnkanaal is een ideale hoofverbindingssader, de Nieuwe Hollandse Waterlinie eindelijk écht in gebruik gaan nemen: zet alles onder water en er zijn ongekennde vetbikefietsmogelijkheden! De rondweg wordt de ringvaart.

Tuurlijk, het zijn dromen, maar liever slaap ik dromend van het mooie onmogelijke dan wakker te liggen van nachtmerries! ■=

# De kunst van het remmen

Door Peter Werkhoven

*Er zijn fietsers die niet weten welke rem ze met de linker- of rechterhand bedienen, laat staan dat ze weten hoe je bij een noodstop de remkrachten van de voor- en achterrem moet verdelen zonder te 'slippen' of over je stuur heen te 'flippen'. Dat blijkt ook best ingewikkeld, want de voor- en achterrem beïnvloeden elkaars werking. Daarmee is maximaal remmen zonder 'slippen en flippen' een razend interessante puzzel!*

## **Wanneer ga je 'flippen'?**

Als je niet remt, rust je totale gewicht (fiets + fietser) meer op het achterwiel dan op het voorwiel. Maar door te remmen schuift het naar voren. Je gewicht kan zelfs volledig op het voorwiel komen en dan 'flip' je over het stuur heen.

Er is een grens aan je remkracht en dat is een percentage van het gewicht waarmee het wiel op de weg drukt. Voor asfalt is de maximale remkracht 80% van je gewicht.

Maar voordat je op die 80% remkracht zit, kun je al over je stuur 'flippen'. Dat flippunt is afhankelijk van de bouw van je fiets, specifiek van hoe hoog je gewichtscentrum ligt en hoe ver dat af ligt van je voorwiel. Voor een stadsfiets ligt dat flippunt bij een totale remkracht van zo'n 70% van je gewicht. Echter, voordat je dat flippunt bereikt gebeurt er al iets anders, je gaat slippen.



**Flippen (over de kop slaan)**



**Slippen**

## **Voor het 'flippen' begint het 'slippen'**

Slippen gebeurt het snelst als je alléén met je achterrem remt. Naarmate je harder je remt, komt er minder gewicht op je achterwiel en wordt de wegweerstand (wrijving) kleiner. Als je harder remt dan de wegweerstand gaat het achterwiel slippen. Dat slippunt is afhankelijk van de hoogte van het gewichtscentrum en van hoe ver dat af ligt van de beide wielen. Voor een stadsfiets ligt het slippunt van je achterwiel bij een remkracht van ca. 30% van je gewicht. Als je alleen met je voorrem remt, neemt het gewicht op je voorwiel juist toe en dus ook de wegweerstand. Het slippunt komt daardoor ver weg te liggen bij een remkracht maar liefst 140% van je gewicht, dus je flipt al voordat je slipt.

## **Hoe maak je een veilige noodstop?**

Om voor een noodstop meer remkracht te krijgen moet je op beide wielen remmen. Maar bedenk dat de werking van de ene rem de andere beïnvloedt doordat remmen het gewicht verschuift. Voor een stadsfiets is de slip van het achterwiel de beperkende factor. Het komt het er op neer dat de voorrem niet meer mag doen dan 70% minus 70/30 maal

de achterrem. De totale remkracht voor een noodstop is dus maximaal 70%, door alléén met je voorwiel te remmen,

### Ligfietsen maken snelste veilige noodstop

Ligfietsen (lange wielbasis) hebben een veel groter rembereik. Door de lage zithoogte ligt het flippunt met 200% hoger dan de 70% van de stadsfiets. Voor de ligfiets komt er naast een slipgrens voor de achterrem nu ook een slipgrens voor de voorrem in beeld. Maar met een slimme combinatie van 35% achterrem en 45% voorrem kom je snel en veilig to stilstand met een op asfalt maximale remkracht van 80%! Voel dat maar eens aan!

**Cruiff zou zeggen: Je komt verder als je weet hoe je moet stoppen! ■**

### Kortingen

Als je lid bent van de Fietsersbond kun je allerlei kortingen krijgen (zie <https://www.fietsersbond.nl/?s=korting>). De Fietsersbond geeft geen ledenpassen meer uit, en raadt aan om je 'Vogelvrije Fietser' mee te nemen om te bewijzen dat je lid bent. In Houten geeft Giant 10% korting op (los gekochte) onderdelen. ■

**GIANT STORE HOUTEN**

**SHOWROOM FIETSEN UITVERKOOP**

**Actie t/m 15 februari, zolang de voorraad strekt**

Anytour E+ 6 LST



Anytour E+ 6 DD



Expression E+ 0 LSD



Entour E+ 1 LSD



### Agenda

21-01-'26	Algemene Ledenvergadering (online)
25-02-'26	Verkiezingsdebat

### Colofon

De "Stap Op" is een uitgave van de Fietsersbond Houten en verschijnt 2-3 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: Ferdinand Hoogewoud, Aldert Piersma, Dick Veldkamp, JanPeter Westein

### Bestuur Fietsersbond Houten:

- JanPeter Westein (voorzitter)
- Jannie den Engelsman (bestuurslid)
- Doesjka Hoogewoud (bestuurslid)
- Dick Veldkamp (bestuurslid)
- Jos Baak (fietsinfra)
- Aldert Piersma (fietsinfra)

Medewerker:

- Jeroen Hendrix (webmaster)

### Adres

Fietsersbond Houten

[houten@fietsersbond.nl](mailto:houten@fietsersbond.nl)

ook voor mail- en adreswijzigingen.

### Website Fietsersbond Houten:

[www.fietsersbond.nl/houten](http://www.fietsersbond.nl/houten)

**Word lid van de Fietsersbond! Ga naar:**

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

**Je bent al lid voor € 2,75 per maand.**

De Fietsersbond zet zich al meer dan 50 jaar in om van Nederland een veiliger fietsland te maken. Overal in Nederland zijn onze vrijwilligers actief om verbeteringen voor fietsers te realiseren.



**GIANT** STORE HOUTEN

# WINTERBEURT ACTIE

Waarom jaarlijks onderhoud? Om de levensduur van uw fiets te verlengen en maximaal van je fiets te kunnen blijven genieten, adviseren we om minstens eens per jaar een onderhoudsbeurt te laten uitvoeren. Bij dit reguliere onderhoud worden alle onderdelen nagelopen en waar nodig bij- en/of afgesteld. Bel 030-6628706 om een afspraak te maken voor een onderhoudsbeurt of reparatie.

1. De fiets wordt volledig gereinigd
2. Het frame wordt geïnspecteerd op veiligheid
3. Stuurinrichting
4. Bouten en moeren
5. Remmen
6. Versnellingen en lagers
7. Ketting- en kabelspanning
8. Spaakspanning
9. Wielen, naven, assen en balhoofd
10. Verlichting
11. Bandenspanning/slijtage
12. Bij E-bikes worden ook de accu en software gecheckt
13. Geen extra arbeidskosten bij het eventueel vervangen van onderdelen

## ALLE MERKEN WELKOM

**STADSFIELSEN  
E-BIKES / MTB / RACE  
BAKFIETS**

**VAN € 130,- NU VOOR € 100,-  
VAN € 130,- NU VOOR € 110,-  
VAN € 150,- NU VOOR € 120,-**

**ACTIE LOOPT T/M 15 FEBRUARI.**

**GIANT** STORE HOUTEN

ONDERDOOR 13 - 3995 DW HOUTEN  
030-6628706 - [INFO@GIANTSTORE-HOUTEN.NL](mailto:INFO@GIANTSTORE-HOUTEN.NL)  
[WWW.GIANTSTORE-HOUTEN.NL](http://WWW.GIANTSTORE-HOUTEN.NL)