



Doortrapper



Nieuwsbrief Fietsersbond

Afdeling UTRECHT

Jaargang 33, nr. 4

December 2010



In dit nummer o.a.:

Fijn fietsen zonder ouders

Fietsroutes tegen files

109 Fietslampen

Zur Endstation



COLOFON

De Doortrapper is een uitgave van de Fietzersbond afdeling Utrecht en Omstreken en verschijnt vier keer per jaar in een oplage van 2250 ex. Het afdelingsblad wordt automatisch gestuurd aan alle leden van de Fietzersbond die vallen onder de afdelingen Utrecht, Maarsssen en Nieuwegein.

Adreswijzigingen

Schriftelijk aan het landelijke bureau Fietzersbond, Postbus 2828, 3500 GV Utrecht of via de website www.fietzersbond.nl/contact.

FIETSERSBOND AFDELING UTRECHT

Postbus 2828
3500 GV UTRECHT
www.fietzersbondutrecht.nl

ONDERAFDELINGEN

Utrecht Stad

Jan van der Horst (ma/di/wo-ochtend)
☎ 030 - 291 81 20
utrecht@fietzersbond.nl

Nieuwegein

Clarion Wegerif
☎ 030 - 605 30 99
www.fietzersbond.nl/nieuwegein

Maarsssen

Jan Brinkers
☎ 06 - 20 13 04 09
maarsssen@fietzersbond.nl

© Fietzersbond afdeling Utrecht
Niets uit deze Doortrapper mag worden vermenigvuldigd en/of gebruikt zonder schriftelijke toestemming van de redactie.

Bestuur Afdeling Utrecht

Bert Warmelink (voorzitter)
voorzitter@fietzersbondutrecht.nl

Theo Lieverse (penningmeester)
penningmeester@fietzersbondutrecht.nl

Moniek Stokvis
(vrijwilligerscoördinator)
vrijwilligers@fietzersbondutrecht.nl

Ria Glas (lid)

Website afdeling Utrecht

Erik Aarts
webmaster@fietzersbondutrecht.nl
www.fietzersbondutrecht.nl

Redactie Doortrapper

Mieke Aarts
Bart Horeman
Thea de Jonge
Susan van Schijndel
doortrapper@fietzersbondutrecht.nl

Drukwerk

Graficiënt Printmedia BV, Laren NH

Bezorging

(vacature)

Referenties beeldmateriaal:

Susan van Schijndel (voorkant, 3, 13, 19, 20, achterkant)
Ria Glas (5)
Thea de Jonge (7)
Theo Lieverse (11, 12)
Mieke Aarts (14, 21, 22)
Christina Roorda (17)

Column

Susan van Schijndel

Kopijdatum volgend nummer:

31 januari 2011

Volgend nummer verschijnt:

23 februari 2011



REDACTIONEEL

Beste fietsers,

Een nieuwe Doortrapper ligt voor u.

U krijgt een veelheid aan onderwerpen voorgeschoteld van A(utovrijezondag) tot W(ijziging van fietspaden).

Dit nummer verschijnt in de herfst. We leven duidelijk tussen de zomer (een fietsvakantieverhaal) en de winter (gladheidbestrijding).

Ook in de herfst kun je vaak nog een lekkere fietstocht maken, maar kijk uit voor slipgevaar door de natte herfstbladeren!

De fietsverlichtingsactie heeft er voor gezorgd dat er weer een aantal fietsers opvalt in het donker. Helaas zijn er ook nog veel mensen die geen licht voeren en dus niet opvallen. Zodoende zijn ze een gevaar voor zichzelf en voor anderen. En niet alleen in Utrecht.....

De redactie kreeg van diverse kanten kopij toegestuurd, wat door ons zeer op prijs wordt gesteld. Hebt u iets interessants, een belevenis of een goed idee dat past in de Doortrapper? Schrijf het ons.

En dan zoeken we nog een bezorger! Wie wordt het?

*Thea de Jonge,
redactie Doortrapper*





FIETS-VERBETERPUNTEN

Infrastructuur en voorzieningen voor fietsers

Snelle fietsroutes tegen files

Het aantal autoritten kan met 18% verminderen door snellere fietsroutes. Dit staat in een rapport dat de Fietsersbond samen met de Kracht van Utrecht heeft aangeboden aan het Bestuur Regio Utrecht (BRU). Met elektrische fietsen op betere fietsroutes komen fietsers in dezelfde tijd de helft verder. De auto kan dan nog vaker blijven staan.

Op een gewone fiets rijdt men gemiddeld 15 kilometer per uur. Met een elektrische fiets is de gemiddelde snelheid minstens 20 km per uur als de fietsroute niet te veel krappe bochten, versmallingen en verkeerslichten heeft. Grotere afstanden komen binnen fietsbereik te liggen, ook voor mensen met een minder goede conditie. Zo is er nu een 92-jarige inwoner die van Hilversum naar Vleuten fietst.

Wel krijg je op de fietspaden meer snelheidsverschillen: De een zwoegt met een bakfiets met kinderen, de ander flitst met een lig- of elektrische fiets. Fietspaden moeten daarom breder worden zodat je elkaar makkelijker kunt inhalen.

Vaker op de fiets

De Fietsersbond heeft ook onderzocht hoe het staat met het fietsgebruik in Utrecht. Rond de eeuwwisseling had Utrecht het hoogste fietsgebruik van de vier grote steden. Inmiddels is het gebruik gedaald tot het gemiddelde van Nederland. In 2006 zijn er fietsroutes gekeurd en de resultaten waren slecht: smalle fietsstroken, vaak stoppen voor verkeerslichten, veel omrijden en heel vaak klinkers in plaats van asfalt. Op klinkers moet je harder trappen, word je door elkaar gehost en bij regen zijn ze vaak glad. Geen wonder dat mensen de fiets laten staan. In Leiden wordt de helft vaker gefietst dan in Utrecht. Daarnaast zijn er in Utrecht grote stallingsproblemen in het centrum, in woonwijken, bij supermarkten en andere voorzieningen.

Amersfoort

Met betere en snellere fietsroutes verwacht de Fietsersbond dat mensen vaker gaan fietsen. In Amersfoort is men in 2001 begonnen met snelfietsroutes aan te leggen. In 2006 en in 2008 heeft de provincie de aantallen fietsers die de snelwegen rond Amersfoort kruisten geteld. In twee jaar tijd bleek het fietsgebruik met 33% gestegen! Dat zijn dagelijks 13.000 lange fietsritten extra en flink wat autoritten minder. Met snellere en comfortabelere fietsroutes kan dat ook in de regio Utrecht.

Bereikbaar

Vaker fietsen betekent minder vaak met de auto. De Fietsersbond berekent dat dit 18% van de autoritten kan schelen. Van alle autoritten is 60% korter dan 10 kilometer. Met een elektrische fiets op een goede fietsroute doe je dat binnen een half uur, bovendien heeft de fiets vaak een kortere route naar de bestemming, waardoor fietsen weinig extra tijd kost. De wegen raken niet verstopt waardoor de regio beter bereikbaar wordt. Het scheelt in de files en geluidsoverlast. En dat er een schonere lucht komt spreekt vanzelf.

Gescheiden

Er moeten dus brede geasfalteerde fietsroutes komen met weinig verkeerslichten en ruime bochten. Dat gaat het beste door de fietsroute niet langs autowegen te leggen want dan heeft elk kruispunt een verkeerslicht. Dat geldt bijvoorbeeld voor de huidige fietsroute Overvecht-Kanaleneiland die langs de Cartesiusweg en de Marnixlaan loopt.



De Fietsersbond wil dat de fietsroutes zoveel mogelijk door woonstraten lopen, langs spoorwegen en kanalen. Die wegen zijn breed genoeg voor twee fietsers naast elkaar in twee richtingen, zijn rustig en hebben weinig kruisingen.



Marnixlaan, deel van de stadsrondweg: het fietspad eindigt vlak voor de kruising met de Amsterdamse-straatweg. Dit is de enige fietsverbinding van Kanaleneiland of Leidsche Rijn naar Overvecht.

Tussen bijvoorbeeld Houten en IJsselstein – hemelsbreed 9 km, met een elektrische fiets in 22 minuten te doen – ontbreken fietsroutes.

Er zijn forse investeringen nodig om een goed netwerk van snelle fietsroutes in de regio te maken.

De Fietsersbond heeft van veel bestaande routes de gebreken op een rijtje gezet. Ook wil ze samen met de BRU en de gemeenten een hoofdfietsrouten netwerk vaststellen. Daarna moeten de snelle routes natuurlijk ook worden ingericht en aangelegd. De Fietsersbond wil daarom dat de snelwegen niet worden verbreed maar dat het geld wordt besteed aan openbaar vervoer en fietsroutes. Meer met bus, tram en fiets en minder met de auto: dan verdwijnen de files ook. Met bredere snelwegen trek je extra verkeer aan, waardoor de stad nog meer verstopt raakt.

Ria Glas

(Het rapport is beschikbaar op de website www.fietsersbondutrecht.nl)

Notitie fietsparkeren Stationsgebied

Op 5 november 2010 heeft het Utrechtse college van B & W nieuwe plannen bekend gemaakt voor het fietsparkeren bij Utrecht Centraal station. Het college wil 22.000 duurzame, aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeerplekken rond de nieuwe OV-terminal Utrecht Centraal realiseren. De Fietsersbond onderschrijft de noodzaak van een ambitieus plan voor fietsparkeren in het Utrechtse stationsgebied.

Gezien de groei van het aantal mensen dat met de fiets naar het station komt is het nodig dat er veel meer en kwalitatief betere fietsparkeerplekken komen bij de stations. De gemeente Utrecht geeft met dit plan een kwalitatieve impuls aan het fietsparkeren bij Utrecht Centraal. De Fietsersbond vindt de voorgestelde 22.000



plekken echter onvoldoende om aan de toekomstige vraag te voldoen. Er staan nu al 19.000 fietsen in en rond het station gestald en NS verwacht bijna een verdubbeling van het reizigersaantal. De bond kan zich evenmin vinden in het voornemen om alleen betaalde plekken te realiseren en dringt aan op een variant met (deels) gratis parkeren.

In de plannen wordt uitgegaan van vijf grote inpandige stallingen in het stationsgebied. De grootste is die op Stationsplein Oost, waar 12.500 plekken in komen. Alle stallingen worden bewaakt en krijgen brede rekken met een hart-op-hartafstand van 40 centimeter, hoge plafonds en brede gangpaden. Fietsparkeren op straat zal in de toekomst niet meer mogelijk zijn en de gemeente wil investeren in handhaving hiervan. Om de stallingen te kunnen bouwen is bovenop eerder vastgestelde budgetten een extra investering nodig van 16 miljoen euro. De jaarlijkse beheerkosten worden berekend op 3 miljoen euro.

Capaciteit

De Fietsersbond betwijfelt sterk of de 22.000 plekken wel voldoende zijn. De behoefte zal worden gemonitord door de gemeente, maar in het plan staat niet hoe de capaciteit eventueel wordt uitgebreid wanneer daar aanleiding toe is. Volgens ProRail was er in 2008 behoefte aan 19.000 plekken en zal dat in 2020 zijn opgelopen tot minimaal 24.000. De Fietsersbond meent dat er een grote verborgen behoefte is en pleit voor het opnemen van een flexibele ruimte in de plannen. Die flexibele ruimte zou dan omgebouwd kunnen worden tot een fietsenstalling voor 10.000 plekken wanneer de vraag de komende jaren groeit tot boven het niveau van 22.000. De Fietsersbond waarschuwt tegen een te lage capaciteit bij een ingrijpende verbouwing als deze; wanneer de nieuwe situatie is ontstaan, wordt het immers moeilijk zo niet onmogelijk verder uit te breiden. Soortgelijke toekomstige capaciteitsontwikkelingen dreigen zich voor te doen in Den Haag en Amsterdam. Een zorgvuldig besluit is alleen mogelijk op basis van actuele tellingen en uitgewerkte prognoses met verschillende groeiscenario's.

Beheer

Het college heeft uit drie beheermodellen gekozen voor uniforme stallingen met één regime: alle plekken worden betaald vanaf de eerste dag. Gesteld wordt dat andere oplossingen niet robuust zijn en leiden tot ongebruikte stallingen, veel straatparkeren en gebruik van de stallingen als fietsenschuurtje. Deze argumenten zijn niet overtuigend en lijken ondergeschikt aan financiële overwegingen. Dat blijkt uit de volgende passage: "Wanneer alle stallingen betaald worden met een tarief van ongeveer 0,50 cent per fiets per dag, dan kan het beheer kostendekkend plaatsvinden en kunnen bovendien de extra investeringskosten voor het bouwen van de inpandige stallingen op het hogere kwaliteitsniveau worden gedekt".

Volgens de Fietsersbond zou het met bijdragen van Rijk, gemeente en NS mogelijk moeten zijn alle plaatsen gratis aan te bieden. Een variant daarop is gratis parkeren gedurende de eerste dagen en betalen na die periode van onafgebroken stallingen. Ten slotte is het ook mogelijk een slimme variant te ontwikkelen met een combinatie van onbetaalde en betaalde plekken, met een duidelijk kwaliteitsverschil. De betaalde plekken zouden dan dicht bij de perrons moeten zijn en er zou veel extra service geboden kunnen worden om zoveel mogelijk fietsers te verleiden om betaald te parkeren.

Conclusies

De komende twee maanden wordt een plan van aanpak gemaakt door Rijk, NS, ProRail en gemeenten, waarbij bewoners en belanghebbenden om advies zal worden gevraagd. De Fietsersbond zal zich daarbij positief uitspreken over een



kwaliteitsimpuls voor het fietsparkeren bij Utrecht Centraal, maar is negatief over het voorgestelde betaalde beheerregime en zal verder aandringen op het bouwen van meer plekken en reserveruimte om groei tot boven de 22.000 plekken op te vangen. Utrecht wil graag de OV- en fietsstad van Nederland worden, maar dat kan alleen lukken wanneer er voldoende plekken komen en er daarbij ook in gratis plekken wordt voorzien.

Wim Bot

(De notitie van B & W is te vinden op www.cu2030.nl)

Veranderingen fietsparkeren rond Station Utrecht Centraal

Vanwege alle veranderingen in het centrum van de stad is er op het Jaarbeursplein een nieuwe fietsenstalling in gebruik genomen. Eerst zijn een reclamezuil, plantenbakken en de oude fietsenrekken verwijderd. Daarna zijn dubbele fietsenrekken geplaatst die plaats bieden aan 2.150 fietsen. Dit is een tijdelijke voorziening. In 2013 zal er onder het nieuwe Stationsplein West een definitieve



fietsenstalling zijn voor 5.000 fietsen.

De ontwikkelingen van de bouw rond het station kun je volgen op www.cu2030.nl

Fietspad langs station Utrecht Centraal

Het fietspad langs het spoor, parallel aan Busstation Zuid en langs het NS-gebouw, gaat in de komende maanden buiten gebruik. Dit heeft te maken met de inrichting van het bouwterrein en de bouw van de nieuwe halte voor de lijnen 12 en 12s. Dat belemmert fietsers de doorgang. Fietsers kunnen over het bestaande pad langs Hoog Catharijne, parallel aan het tramspoor rijden.

Thea de Jonge



Stationsomgeving krijgt klinkerfietspaden waarop overal brommers rijden

De grote ombouw van de wegen en pleinen om het Centraal Station nadert, nu van de deelgebieden stuk voor stuk ontwerptekeningen worden vrijgegeven. De Fietsersbond heeft al bij gelegenheid van het ontwerp voor de Catharijnesingel de gemeenteraad en het college gewaarschuwd voor de onvolwaardige behandeling van de rijdende fietser in de plannen. En die onvolwaardigheid keert in elk ander deelplan terug. Vrijwel overal in en wijd om het Centraal Station krijgen namelijk de fietspaden klinkers en de rijbanen voor auto en bus asfalt.

Bovendien verhuizen de kabels en leidingen zo veel mogelijk van de rijbaan naar het fietspad. Dat trekt een zware wissel op de begaanbaarheid van de fietspaden en vergroot de kans op verstoring door opbreken van fietspaden. En om het verhaal compleet te maken, gaan overal in het plangebied de brommers op de fietspaden rijden.

Jaren zestig mentaliteit naar de fiets toe

De opeenvolgende colleges van b en w en de raadsfracties hadden de afgelopen decennia altijd weer het beste voor met de fietser. Hoe is het in godsnaam dan mogelijk dat de rijdende fietser hier weer eens op zo'n minne manier vanaf komt? De auto en bus krijgen asfalt en daarmee ook vrijstelling van opbrekingen voor onderhoud aan kabels en leidingen. De fietser kan het gelag betalen.

Bij de Project Organisatie Stationsgebied wist men te melden dat stedenbouwkundige uitgangspunten en de noodzaak om snel bij kabels en leidingen te kunnen, leidden tot de klinkerfietspaden.

Blijkbaar hadden de fietsbetrokken ambtenaren in het planproces geen fluit te vertellen of begonnen er al niet eens aan. En voor het college en de raad zijn het detailkwesties, waarvan men liever maar weggijkt, in plaats van de plannen aan te passen. En zo krijgen we straks in een climaxgebied van drukke doorgaande fietsroutes te maken met een hobbelig en verstoord fietspadennet, met scheurende brommers erop. Want de opeenvolgende stadsbesturen vertikken het tot op de dag van vandaag om de fietser als het op de uitwerking van plannen aankomt, echt serieus te nemen.

Jan van der Horst

Gladheidsbestrijding

U herinnert zich vast nog wel de ellende op de Utrechtse fietspaden afgelopen winter. Aanleiding voor de lokale Fietsersbond een doorwrocht rapport op te stellen over wat er fout ging en wat er beter moet in Utrecht. Ook de landelijke Fietsersbond heeft een gladheidsrapport opgesteld. Zie www.fietsersbondutrecht.nl en tik de zoekterm 'gladheidsbestrijding' in.

De afgelopen maanden is er overleg gevoerd tussen de gemeente Utrecht en de Fietsersbond over een betere aanpak in de toekomst. Ook heeft de gemeente haar eigen gladheidsbestrijding van afgelopen winter en de binnengekomen klachten geanalyseerd. De nieuwe aanpak is nog niet bekend op het moment dat deze Doortrapper naar de drukker gaat. U kunt al wel een kaart vinden op de website van de gemeente Utrecht met alle te strooien fietspaden komende winter: www.utrecht.nl, doorklikken naar 'verkeer en bereikbaarheid', daarna doorklikken naar 'gladheidsbestrijding'.

Mieke Aarts



Aanpassing stoplichten Lucasbrug

Het stoplicht bij de Stadsschouwburg is berucht onder fietsers vanwege de lange wachttijden, zeker als je het stoplicht nadert vanuit de Nachtegaalstraat. De stoplichten zijn de afgelopen jaren al meerdere keren aangepast. Zonder bevredigend resultaat en met blijvende ergernis. De gemeente gaat nu onderzoeken of de doorstroming toch te verbeteren valt. Aan het einde van dit jaar zal het onderzoek klaar zijn.

Mieke Aarts

Overbodig stoplicht

Aan de Briljantlaan, bij het nieuwe rioolgemaal en het begin van het fietspad naar Lunetten langs het spoor, is een nieuw verkeerslicht geplaatst, waarvan de werking dit redactielid aanvankelijk ontging. En anderen ook, blijkens een artikel met foto in het Stadsblad. Het fijne is wel dat het stoplicht bijna altijd op groen staat. Het springt alleen op rood als een auto of vrachtwagen de oprit van het rioolgemaal inrijdt of daar wegrijdt. Hoe dit stoplicht past in het gemeentelijk beleid om overbodige verkeerslichten af te schaffen of een deel van de tijd op oranje knipperstand te zetten, is niet duidelijk.

Mieke Aarts

Onveiligheid van het verkeer in Leidsche Rijn

Ik wil aandacht vragen voor de onveiligheid van het verkeer in Leidsche Rijn in Parkwijk en hindernissen nu op de Groenedijk. Daar heb ik mee te maken omdat ik altijd met de fiets van Harmelen naar Lage Weide ga. Een doorgewinterd fietser dus. Er gaat een prachtig fietspad door Parkwijk naar Utrecht. Deze gaat langs de busbaan Parkwijk. Op twee plaatsen wordt de busbaan gekruist door autoverkeer uit de wijk. De beveiliging met verkeerslichten is verwarrend. Auto's die de oversteek naderen zien geen stoplicht. Dat werkt alleen als er verkeer op de busbaan is. Ze zien dat het voetgangerslicht op groen staat... Het komt zo vaak voor dat ze te hard aankomen. Dat ze het drukke verkeer op het fietspad niet opmerken. Want het is enorm druk daar. Fietsers in alle formaten. Brommers en scooters. Ook wandelaars naar de bus, mensen die de hond uitlaten op het fietspad. Waarom is er geen voetpad?

Naar mijn idee moet er nog eens goed gekeken worden naar de regeling met verkeerslichten. Er zijn ter hoogte van de school, aan het einde van de busbaan ook oversteken voor auto's en voor fietsen en die zijn niet beveiligd met VRIs. Wel opletten daar, maar toch zijn er minder problemen. Toch steeds meer voetgangers op het fietspad. Zo had ik gisteren terug uit mijn werk een lekke band. Dan moet je toch te voet de brug over en het pad volgen tot je bij de Busbaan ben. Op de brug is het ook klote voor mensen te voet. Niet echt een kwestie voor de fietsersbond? Als er een kleinigheidje wordt veranderd (betere VRI of weg met die VRI) en een trottoir langs de fietsroute wordt het veel veiliger.

Nog een opmerking over de situatie op de Groenedijk. Het wegdek is daar zwaar aangetast. Ook door bouwwerkzaamheden. Het is natuurlijk allemaal nog niet klaar maar de oversteek van de busbaan daar is erg vervelend. Het ziet ernaar uit dat de ronde betonnen elementen de definitieve afronding vormen van de busbaan. Dat is een nare onnodige hobbel.

Leen de Vries, Harmelen



FIETSERSBOND AFDELING UTRECHT

Afdelingsnieuws

Nieuwjaarsborrel

Elk jaar organiseert de Fietsersbond afdeling Utrecht een Nieuwjaarsborrel. Zoals voorgaande jaren vindt deze plaats in Fietsenmakerij De Boog, Keizerstraat 8, 3512 EB Utrecht, 030-2364183, van 17.00 tot 19.00 uur.

Waar wonen onze leden?

Waar komen die papieren Doortrappers nu eigenlijk terecht? Dat vroegen we ons af op de redactie.

Alle Fietsersbond-leden die onder de afdeling Utrecht vallen ontvangen de Doortrapper.

Hiernaast staat de verdeling van de leden per gemeente en per onderafdeling.

Opvallend is dat nogal wat gemeenten ontbreken. Dat komt omdat in die gemeenten een zelfstandige Fietsersbond-afdeling bestaat, zoals de afdelingen De Bilt, Zeist, Houten, Utrechtse Heuvelrug.

Gemeente / onderafdeling	aantal leden*
Utrecht	1.796
Wijk bij Duurstede	34
Breukelen	35
Loenen aan de Vecht	12
Subtotaal onderafdeling Utrecht	1.877
IJsselstein	47
Vianen	26
Nieuwegein	125
Subtotaal onderafdeling Nieuwegein	198
Maarssen	92
Subtotaal onderafdeling Maarssen	92
Totaal Afdeling Utrecht	2.167

* stand per 23 oktober 2010

Vacature bezorgers

Er is een vacature voor het bezorgen van de Doortrapper in het postcodegebied 3552 AA t/m 3552 XK, omgeving Marnixlaan, Hogelanden, Meloenstraat.

Dit zijn 15 adressen.

Bel of mail naar Theo Lieverse, 2328680, penningmeester@fietsersbondutrecht.nl



- 15 december 2010, 20.00u Afdelingsoverleg
- 12 januari 2011, 17.00u Nieuwjaarsborrel
Fietsenmakerij De Boog, Keizerstraat 8, Utrecht
- 31 januari 2011: kopijdatum Doortrapper
- 23 februari 2011: stickeravond





FIETSERSBOND AAN HET WERK

Activiteiten van de Fietsersbond afdeling Utrecht

Fietsverlichtingsactie 2010: 109 fietslampen gerepareerd

Op 2 en 16 oktober heeft de afdeling Utrecht weer haar jaarlijkse fietsverlichtingsactie verzorgd op het plein voor het stadhuis. Dit jaar tijdens twee in plaats van drie zaterdagen, omdat een deel van de vrijwilligers ook heeft geholpen bij de eerste fietsverlichtingsactie in Houten, op 9 oktober. Het weer was gelukkig goed, zelfs een zonnetje af en toe.

De reparateurs hebben weer veel mensen blij gemaakt. In totaal is van 109 fietsen de verlichting gemaakt. Er zijn wel dubbel zo veel bonnen voor de wachtrij uitgedeeld dan dat er reparaties zijn uitgevoerd. Mensen haken toch af als ze moeten wachten of vergeten de tijd als ze ondertussen gaan winkelen.

De dank van mensen blijkt niet alleen uit hun hartelijke woorden, ook uit de ontvangen vrijwillige bijdragen, ruim honderd euro in totaal. En er zijn vijf nieuwe leden geworven. Een fantastisch resultaat!

Dit alles dankzij de inzet van twintig mannen en vrouwen, zes voor de promotie en veertien voor de reparatie.





Impressie van een debuterend mecanicien

Debutant vrijwilliger op de eerste zonnige zaterdag, Leon Kox, heeft het wel naar zijn zin gehad op het stadhuisplein. Hij is in het dagelijks leven rijksambtenaar, maar als student heeft hij veel ervaring opgedaan in de fietsenzaak van zijn ouders en toen zelfs zijn rijwielherstellersdiploma gehaald.

Op deze ochtend heeft hij ongeveer tien klanten blij kunnen maken. De meesten bleven er bij staan kijken. Kox: "Het is gezellig om te kletsen tijdens het repareren. Een goede fietsenmaker kan werken terwijl de klant op zijn vingers kijkt."

Kox verbaast zich er over dat veel mensen blijkbaar niet zelf simpele reparaties aan hun fietslamp kunnen verhelpen. Een kapot lampje vervangen of een draadje repareren vraagt nauwelijks technisch inzicht. Gelukkig kreeg hij genoeg echte uitdagingen voorgeschoteld. Om bijvoorbeeld een nieuwe dynamo te monteren moest ook de spatbordhouder van de oude fiets van een mevrouw worden verplaatst. Daarvoor was het weer nodig een gat in het spatbord te boren. Het is gelukt, met dank aan de ervaren vrijwilligers, die goed gereedschap hadden meegebracht en stevige 'ophangrekken' om de fietsen vast te klemmen tijdens het repareren. Eén reparatie is niet gelukt: een modern achterlicht dat op batterijen werkt en waarvoor de juiste reserveonderdelen ontbraken. Alle reserveonderdelen worden trouwens door de gemeente Utrecht ter beschikking gesteld, daarom kunnen alle reparaties kosteloos gedaan worden.



Zou je nog een keer meehelpen? "Ja, graag. De mensen waren erg aardig en het bonnetjessysteem werkt goed. Natuurlijk is er altijd iemand die zijn nummer heeft laten verlopen en dan toch gelijk geholpen wil worden. Een uitzondering. Je wordt er vrolijk van om mensen blij te maken en met de andere fietsenmakers op te trekken. De eerste fiets die ik repareerde was van iemand die ik gelijk de maandag erop om 6 uur 's ochtends tegenkwam in de fietsenstalling onder het station. Kleine stad, Utrecht."

Mieke Aarts



De Autovrijezondag 12 september 2010

De hele week had het er dreigend uit gezien, het weer bedoel ik. Maar het viel reuze mee. Op weg naar het Vredenburg viel er nog zo nu en dan een spettertje. Later op de dag scheen zelfs de zon, de jas kon uit.

Dit jaar was het thema van de Autovrijezondag: gezond bewegen. De Fietsersbond is van het bewegen en de GG&GD is van gezond. Vandaar dat samenwerken met de GG&GD voor de hand lag. Er was een beweegpodium waarop mensen hun conditie konden testen en deskundig advies krijgen als ze daar iets aan wilden verbeteren. En er was de beweegbus van het NISB waarin mensen voorlichting kregen over bewegen en gezonde voeding. Met 300 bezoekers was die bus een succes.

Op het Vredenburg was ook een circuit waar je een proefrit kon maken op verschillende elektrische fietsen. In het licht van de Fietskracht van Utrecht uiterst nuttig natuurlijk. En dan is het jammer dat de grote stroom bezoekers niet "automatisch" via het Vredenburg loopt.

De gedachte achter het samen laten vallen van de AVZ en het UIT-feest was dat beide activiteiten elkaar zouden versterken. Op zich is dat nog steeds een goede gedachte. Maar dat werkt alleen als beide activiteiten min of meer geïntegreerd worden aangeboden aan het publiek, zowel in de communicatie als ook fysiek. En dat was nu absoluut niet het geval. Het zijn twee activiteiten die, zo lijkt het wel, toevallig op dezelfde dag worden gehouden. Er is geen enkele merkbare poging geweest om beide activiteiten als één pakket aan het publiek aan te bieden. Met als gevolg dat er in de binnenstad 80.000 bezoekers zijn geweest en dat een handjevol daarvan ook op Vredenburg is komen kijken.

Toch was er ook succes, we hebben één nieuw lid ingeschreven. En niet zomaar een iemand, maar een bekende Utrechtse.

Theo Lieverse





FIETSEN IN EN OM UTRECHT

Interessant en bijzonder

Zonder ouders fietsen is fijn

Milan en Ralph, twee vrolijke jongens uit Utrecht-Oost, vertellen hoe het is om als kind door Utrecht te fietsen. Ze zijn allebei 11 jaar en zitten in groep 7 van een basisschool in het centrum van de stad.

Milan rijdt op een Batavus die hij van zijn tante kreeg, zijn vriend Ralph op de Giant van een oudere broer.



Wanneer mochten jullie voor het eerst ergens alleen naar toe fietsen?

Ralph: "In het begin van groep 6. Ik heb zelf aan mijn vader en moeder gevraagd of het mocht en dat vonden ze goed. Ze vinden het ook wel handig. Alleen fietsen is fijn, dan kun je lekker zelf weten waar je heen gaat."

Milan: "Net als Ralph mag ik ook alleen op de fiets weg sinds het begin van groep 6. Mijn moeder vond het eerst nog wel eng en zei dat ik goed moest uitkijken. De eerste keer alleen ging ik naar Ralph. Eerder had mijn moeder al een paar keer vijftig of



honderd meter achter me gefietst om te kijken hoe ik het deed. Dat was eigenlijk een soort fietsexamen."

Mogen andere kinderen in de klas ook alleen fietsen?

Ralph: "Nee, niet allemaal en we zitten nu al in groep 7. Ik denk dat Milan en ik een van de eersten waren die het mochten. Eén vriendje van ons mocht nog eerder alleen op de fiets ergens heen, al in groep 5."

Dragen jullie een helm?

Milan: "Nee, ik heb nooit een helm gehad. Dat vinden we bij mij thuis veel te voorzichtig. Dat vinden we niet nodig. Gelukkig maar."

Ralph: "Toen mijn broers en ik nog kleuter waren, hebben we wel even een helm gedragen, maar toen we goed konden fietsen niet meer. Al had mijn moeder het denk ik toch wel fijn gevonden als we langer een helm hadden gedragen. Dat zie je veel bij ons op school, dat de kleuters wel een helm op moeten, maar vanaf groep 3 niet meer."

Waar hebben jullie last van in het verkeer?

Milan: "Ik ben een paar keer bijna aangereden door een auto. En één keer echt, bij de spoorwegovergang in de Oosterstraat. Daar ging een auto een keer steeds verder naar rechts rijden, op de fietsstrook. Hij reed bijna tegen mijn moeder aan, ik waarschuwde haar nog, en toen vielen we allebei. En een keer had ik bijna een ongeluk omdat ik een auto niet zag omdat er een andere auto geparkeerd stond en daar kon ik niet overheen kijken."

Ralph: "Toen we een keer met zijn allen naar de tandarts gingen, kwam een auto heel dicht naast ons rijden en toen kwam hij tegen het stuur van mijn moeders fiets aan. Zij raakte toen de fiets van mijn broer. Hij viel en had een gat in zijn hoofd. Hij moest naar de dokter. Mijn vader is ooit op het drukke kruispunt op de Maliebaan aangereden door een auto die door rood reed. Hij had ook een gat in zijn hoofd. Heel toevallig was er net een ambulancemotor in de buurt die meteen kon helpen."

Milan: "Ralph en ik zouden wel een speciaal kinderfietspad willen. Zonder brommers en zonder grote mensen die haast hebben. En we willen minder auto's."

Wat leren jullie op school over verkeersregels?

Milan: "We zijn net begonnen met verkeerslessen, na de herfstvakantie. We moeten vragenlijsten invullen over hoe je naar school komt. We leren ook wat de verkeersborden betekenen. En we praten in de groep over het verkeer. Volgend jaar in groep 8 krijgen we ook nog een verkeersexamen."

Doen jullie wel eens iets wat niet mag?

Ralph en Milan: "Door rood rijden, over de stoep fietsen en met losse handen fietsen."

Ralph: "Ik steek wel vaak mijn hand uit. Ooit werd een mevrouw op de fiets heel boos toen ik dat niet deed en toen ben ik het wel gaan doen. Ik rijd trouwens minder vaak door rood als ik alleen fiets dan wanneer ik met mijn vader of moeder fiets. Zeker in het begin, toen ik nog maar pas alleen mocht."

Milan: "Ralph en ik oefenen ook om met ons voorwiel van de grond te komen, maar we wegen niet genoeg om dat goed te kunnen. Ik vind het ook fijn om lekker te slingeren als het stil is. En we doen soms nog iets wat niet mag. Dat vertellen we wel aan jou, maar dat mag niet in het artikel. Dat is ons geheim."

Mieke Aarts



Gehuwd fietsen: Zur Endstation

Er wordt wel eens gezegd, dat een echtpaar met het vorderen der huwelijksjaren steeds meer op elkaar gaat lijken. Dat hoop ik niet (voor mijn vrouw) want zij is attent, georganiseerd, correct, vriendelijk en beleefd, en ik heb daar nu juist weinig aanleg voor. Toch hadden mijn vrouw en ik, voordat wij in het huwelijk traden, al wel wat gemeen, waaronder een fiets.

Ja, kunst, zult u zeggen, iedereen heeft toch een fiets? Maar dan begrijpt u mij verkeerd; mijn vrouw en ik bleken, toen wij een decennium her kwamen te vrijen en verkeren, in het bezit van een zelfde type fiets (een Giant Expedition Traveller, model 1999), zij het dat zij framemaat 50 had en ik maat 60. Zoiets scheidt een band; voor de woordspelingen onder u: een fietsband, inderdaad.

Het ligt derhalve voor de hand dat wij zo nu en dan een stukje gaan fietsen. Dat is veelal een bron van genot, je komt nog eens ergens (Stockholm bijvoorbeeld, of Zwolle) en fietsen is eigenlijk het leukste wat er is. (Bij wind mee dan)

Maar het kan ook gruwelijk misgaan. Een paar jaar terug gingen wij voor een kleine fietsvakantie op weg naar Erfurt, waar kennissen van ons wonen. Het begon wonderschoon, met prachtig fietsweer en via dito route (langs Weser en Werra) bereikten wij na een dag of wat Erfurt, wat geen onaardige stad is. Op enig moment moesten we toch maar weer terug. Maar het tij was helaas gekeerd. Het begon uren aan een stuk te regenen, alles werd nat, de campings waren doorweekt. In een poging een stukje af te snijden, en een snel doorsteekje van de voormalige DDR naar de voormalige Westzone te maken, wist ik ook nog te verdwalen – we waren beland in het Naturpark Eichsfeld Hainich. Het regende pijpenstelen, de dorpjes hadden geen café of winkel (voormalige DDR, wat), we bibberden van de kou en het huilen stond ons nader dan het lachen. In pure wanhoop lieten we ons in de stromende regen van de bergen naar beneden vallen, terwijl de handjes te koud waren om te kunnen remmen.

Eindelijk doemde een Wirtshaus op; wij waren weer in het Westen. Wel toepasselijk was de naam van het etablissement: Zur Endstation. (Mocht u mij niet geloven: <http://www.landgasthaus-zur-endstation.de/>).

Bert Warmelink

Zonder ploegleiding naar de top

Met de winter voor de deur, denk ik graag terug aan de afgelopen zomer met hoge temperaturen in heel Europa. Samen met mijn man ben ik deze zomer op fietsvakantie geweest. We hadden vier weken prachtig weer en hebben heerlijk gefietst door Frankrijk, Zwitserland en Italië met als einddoel Venetië. Nu zit ik glimlachend achter mijn computer en bekijk ik nogmaals de foto's om de herinnering vers te houden.

Wat ik altijd erg bijzonder vind aan fietsen in de bergen, is het beklimmen van een col. In de Tour de France zien we de renners dagelijks drie keer een col beklimmen van de eerste of tweede categorie. Wij vakantie fietsers beleven dat heel anders, wij moeten onze bagage van meer dan 20 kg zelf meenemen, hebben geen ploegleiding die voor de lunch een tasje met eten aan ons overhandigt en hebben geen oortje waarin ze ons waarschuwen voor gevaarlijke tunnels.

Onze koninginnenrit was dit jaar de Simplonpass (2005 m) in Zwitserland. Vol goede moed begonnen we aan deze 21 km lange beklimming. De zon scheen, puffend fietsten we met 9 km per uur geleidelijk naar de top. We hadden er de hele dag voor uitgetrokken, dus haast hadden we niet. We lieten de bebouwing achter ons en



genoten van de uitzichten over het dal. Onze pauzes volgden elkaar noodgedwongen steeds sneller op. "Ik vind dit niet meer leuk!" brengt mijn man uit. "We kunnen het, de eerste zeven kilometer zijn het zwaarst!" is mijn reactie.

Halverwege de dag komen we halfuitgeput boven, ons lichaam is toe aan de calorieën van een colaatje. Als we een beetje zijn bijgekomen is er de beloning: het uitzicht



over de bergtoppen die bedekt zijn met witte sneeuw, de rust om ons heen en de afdaling. Zonder trappen slingerend 20 km naar beneden zoeven over glad asfalt, de warme föhnwind langs je armen voelen. We zitten automatisch iets ineengedoken op de fiets om de aerodynamica beter te benutten. We racen moeiteloos door terracottakleurige dorpjes en de Italiaanse douanepost. De beloning geeft ons altijd een enorme kick, wat is fietsen toch fijn. Zouden tourenners dit ook zo ervaren?

Christine Roorda

Gadget: fietsknooppuntenkaartjeshouder

Behalve dat dit een ideaal woord is om scrabble te winnen, schijnt het ook ideaal te zijn om geknoei met losse briefjes te vermijden als je aan de hand van knooppunten een fietstocht maakt. De Bikepointer is een ANWB-product (ong. € 6,-) dat aangeprezen wordt als 'fietsgadget van het jaar'. Je noteert je knooppunten en de afstanden op speciale kaartjes (€14,75 per set van 5 X 75 kaartjes) en stopt ze achter het doorzichtige, wind- en waterdichte display dat je op stuur of stang bevestigt. De Bikepointer is in België zo populair dat er een speciale website voor bestaat: www.bikepointer.be.

Mijn favoriete stoplicht (1)

Mijn favoriete stoplicht staat op de kruising van de Marnixlaan met de Van Hoornekade, als je van de Marnixbrug naar de Amsterdamsestraatweg fietst. Het leuke van dit stoplicht is dat rood licht hier veiliger is dan groen licht. Iedere keer als ik hier door rood fiets terwijl andere fietsers staan te wachten, ben ik onder de indruk van mijn eigen slimheid.



Er zijn wel meer kruisingen waar je bij groen licht op rechtsafslaande auto's moet letten, maar meestal zijn dat minder drukke kruisingen waar fietsers direct naast of voor de afslaande auto's staan. Hier buigt de ventweg (momenteel tot een smal paadje afgezet voor een nieuwbouwproject) bij de kruising juist af van de hoofdweg, zodat afslaande automobilisten ter hoogte van de fietsoversteekplaats in de tweede versnelling willen schakelen. Een blauw knipperlamp naast het stoplicht waarschuwt ze voor rechtdoorgaande fietsers, die uiteraard voorrang hebben - maar daar durf ik niet op te vertrouwen.

En er zijn altijd auto's die afslaan, want een van de twee autoroutes van de A27, Utrecht-Oost en Overvecht naar Zuilen kruist hier een belangrijke fietsroute van Overvecht naar het Centraal Station, Kanaleneiland, Leidsche Rijn, kortom de hele westkant van de stad. Rood licht is minder gevaarlijk, want daarbij kun je het verkeer uit de minder drukke Laan van Chartreuse van ver zien aankomen, omdat het de brede Marnixlaan moet oversteken.

Soms staan er zoveel fietsers voor rood te wachten dat ik er niet langs kan. Dan denk ik: waren er maar meer van zulke stoplichten in de stad - dan zouden die gezagsgetrouwe fietsers vanzelf uitsterven.

Edwin den Boer

Mijn favoriete stoplicht (2)

Het is mijn favoriete stoplicht niet, want voor een wielrenner is dat een contradictio in terminis. Maar het gevoel komt, het groeit, met elke dag dat ik er sta te wachten. Het is de poort naar het veilige en heerlijke Tuindorp. De laatste confrontatie met het jachtige leven.

Sinds een half jaar woon ik in Tuindorp, met mijn vrouw en drie jonge kinderen. Onze auto is de schande van de buurt, mist een wioldop, is oud maar geen oldtimer en zit onder de vogelpoep. De fietsen, tien in totaal, draaien overuren. Dit ter inleiding.

Er wordt veel gefietst door het gezin, en ik voel de sympathie voor de stoplichten (verkeerslichten volgens mijn broer de politieman) rond het Eykmanplein groeien. Het is een rustpunt als ik met drie kinderen op en achter mijn fiets naar de crèche fiets. Ik kan er even checken of ik alles bij me heb als ik in vliegende haast, het eten net achter de kiezen, op weg ben naar het Ledig Erf voor mijn woensdagavondtraining. Ik kan er even op adem komen van de fietstocht na een dag werken in Nieuwegein. Op sommige dagen sta ik er wel zes keer! Kortom, ik ben aan het vergroeien met de verkeerslichten van het Eykmanplein.

Maar het gaat nog verder. Dochter Maartje fietst inmiddels en ziet het als haar werk om op 'het knopje' te drukken als we wachten. Ik heb er met de twee jongens voor en achter op de fiets staan schuilen tijdens een zomerse stortbui. Ik heb de hulpdiensten al eens moeten bellen na een auto-ongeluk en vrouw Els ziet het als haar opvoedkundige taak om jongeren (en ouderen!) er op de wijzen DAT HET ROOD IS. De jongste, Rein, sprak er zijn eerste woordje: auto... De herinneringen zijn er nu, na een half jaar, al volop en zullen groeien, blijven, vervagen, en daarom zijn de verkeerslichten rond het Eykmanplein, vooruit, toch mijn favoriet.

Laurens Hitman

Op onze oproep in het vorige nummer ontvingen we deze fraaie "favoriete stoplichtjes". Dat smaakt naar meer. Mail uw stukje (max. 300 woorden) naar doortrapper@fietsersbondutrecht.nl



Favoriete fietsenmaker?

Fietst u al jaren een stukje om vanwege de fantastische service van de ene fietsenmaker in die wijk verderop? Denkt uw fietsenmaker ook zo fijn met u mee om de ideale oplossing te vinden voor uw fietsvakantiefiets? Of gaat u meer voor de uitgebreide collectie droomfietsen en fietsgadgets?

De redactie van Doortrapper is benieuwd naar uw ervaringen met fietsenmakers in Utrecht en omgeving. Heeft u een smakelijke anecdoten, een ontroerend verhaal, een goede tip? Laat het weten via doortrapper@fietsersbondutrecht.nl.



FIETSDILOSOFISCH

Jong geleerd, oud gedaan

Mijn kleinzoon logeerde bij ons en had zijn fiets meegenomen. Hij is 5 jaar oud en woont in de Randstad, in een tamelijk rustige buurt. Natuurlijk gingen we fietsen want hij had zijn fiets niet voor niets meegenomen. De fiets is een heel verschil met zijn vorige fietsje, waar hij nogal slingerend op fietste. Hij is ook weer een beetje groter gegroeid, maar toch vond ik het spannend om naast hem te fietsen. Vroeger was het geen punt: 1 kind voorop, 1 achterop, en dan nog 2 naast of voor me. Bij een slingerbeweging greep ik hem, zoals vroeger mijn eigen kinderen, in zijn kraag. Maar dat is de bedoeling niet als je al groot bent....



In de herfstvakantie komt hij weer, weer met zijn fiets. En de verandering is er. Hij fietst zekerder en daardoor ben ik ook minder gespannen of het wel goed gaat. Stel je voor, dat zo'n kind de gelegenheid niet krijgt om te fietsen, omdat het te gevaarlijk is op de weg, of omdat de ouders het niet aandurven hem te laten fietsen. Of omdat je je als ouders laat imponeren door mensen die je laten weten het onverantwoord te vinden als je met kinderen fietst. Er zijn nu eenmaal mensen die het irritant vinden rekening te moeten houden met een jonge verkeersdeelnemer.....
Hoe hebben zij vroeger leren fietsen?

Thea de Jonge



ZOEKPLAATJE

Fietsfoto's in Utrecht

Vorige zoekplaatje: "uitgezonderd vrachtauto's en (brom)fietsen"



Slechts twee inzendingen op ons vorige Zoekplaatje, wel allebei goed. Terwijl het bord toch midden in de stad staat. Beter gezegd: stond. Want ergens halverwege september ondeckte de redactie dat het bord op de hoek van de Vrouwjutenstraat en de Lange Nieuwstraat was verwijderd/gestolen/eraf gevallen... Verderop in de Vrouwjutenstraat is eenzelfde bordje overigens nog wel aan de paal bevestigd. Geen prijswinnaar, maar wel een eervolle vermelding voor Frans Grotepass, die niet wist waar het bordje staat, maar wel een paar redenen kon bedenken voor deze uitzondering:

- 1: de eenrichting opstellingen heeft een retour route wat voor vrachtwagens te smal is en wellicht met te krappe bochten. Het is dus de enige optie om de vrachtwagen tegen het verkeer op te sturen.
- 2: de weg loopt naar een zaak die vaak goederen per vrachtauto bezorgd krijgt. Vanuit de zaak is de verdere route via de eenrichtingstraatjes zeer onhandig en lomp en is het dus makkelijker om de vrachtauto terug tegen de eenrichting in te sturen.
- 3: het doel van de eenrichting is om de regio autoluw te maken en de weg is wellicht niet te smal.
- 4: (als grap bedoeld) Vrachtwagens gingen zo vaak tegen het verkeer in door de macht van de sterkste toe te passen dat de wethouder het makkelijker vond om de regels aan te passen.

De uitzondering voor vrachtwagens heeft in de Vrouwjutenstraat te maken met de aanlevering van goederen voor Altrecht en het verbod voor vrachtwagens om op de Oudegracht te rijden.



Nieuw zoekplaatje: fietspoolplaats



Na een moeilijk zoekplaatje komt een makkelijke: een fietspoolplaats. Na het succes van de carpoolplaatsen zou dit wellicht een onderdeel van de campagne "Het Nieuwe Rijden" kunnen zijn: hier kun je uit je Mercedes stappen en bij een collega achterop de fiets je weg vervolgen.

Wie weet waar deze foto precies genomen is? Mail je reactie naar doortrapper@fietsersbondutrecht.nl vóór 31 januari 2011. Onder de goede inzenders verloten we een leuke prijs.



ANNEFIEN AAN DE KANT

Het is vrijdagmiddag en Annefien fietst over de Vismarkt. Het is er poepdruk met voetgangers die als kippen zonder kop rondlopen en met fietsers die persé razendsnel door dit straatje willen rijden. Een man begint Fien in hoog tempo in te halen. Botweg drukt hij mensen aan de kant en brengt tegenliggers in de problemen. Voetgangers springen van de schrik alle kanten op.

Annefien vindt dat de mensen op de Vismarkt nu lang genoeg hebben geleden. Het is de hoogste tijd voor een verandering! Haar idee: er moet een afscheiding komen. Niet zo'n gesloten schutting zoals je vaak tussen tuinen ziet. Nee, het moet een hekwerk zijn waar je doorheen kunt kijken. En laten er nou drie Nederlandse ontwerpers zijn die een gekantklost hekwerk hebben bedacht! Dat zou hier prachtig staan! Aan de winkelzijde mogen dan de voetgangers naar hartelust kuieren en aan de grachtkant kunnen de fietsers lekker doorstromen. Op naar een stressvrije Vismarkt!

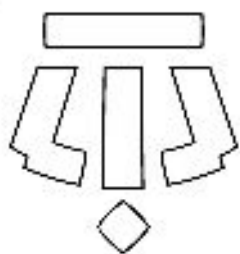
Om haar dorst te stillen, besluit Annefien bij het Springhavercafé een stop te maken. Ter hoogte van een speelgoedwinkel lopen een man en een vrouw met hun handen vol plastic tassen gevuld met aankopen. Zonder te kijken, precies voor haar wielen, steken ze de straat over. Het is al de zoveelste keer dat voetgangers zichzelf blind voor haar fietswielen gooien. Snel belt ze met haar fietsbel. De man roept uit "Ik schrik me kapot!" Fien in de stress, de man in de stress, de vrouw in de stress. En het is zo simpel: KIJK OM JE HEEN JE BENT NIET ALLEEN!! Annefien wil dit wel uitschreeuwen tegen iedereen in de stad!

Op de terugweg naar huis schemert het. Op het fietspad aan de Vecht komt ze achter drie toezichthouders te fietsen. Dat staat in witte letters te lezen achterop hun groene jassen. Ze groeten haar beleefd met "Goedenavond". Fien vindt het zeer prettig om zo achter die drie beschermende bikkels te fietsen. Vooral omdat ze op teletekst van RTV Utrecht heeft gelezen over twee aanrandiden in nabij gelegen straten. Het liefst wil ze nu de rest van de rit naar huis achter deze heren blijven rijden. Maar opeens wijken de mannen wat uit elkaar en gaan ze helemaal aan de zijkant van het fietspad fietsen. Het duurt even voor bij Fien het kwartje valt. Ze gaan aan de kant om haar te laten passeren. Dit zijn geen aanrandiden, dit zijn uitrandiden!



door'trapper, m. (-s), fiets zonder vrijwiel.

TNT Post
Port betaald





Inhoud

COLOFON.....	2
REDACTIONEEL.....	3
FIETS-VERBETERPUNTEN.....	4
Snelle fietsroutes tegen files.....	4
Notitie fietsparkeren Stationsgebied.....	5
Veranderingen fietsparkeren rond Station Utrecht Centraal.....	7
Fietspad langs station Utrecht Centraal.....	7
Stationsomgeving krijgt klinkerfietspaden waarop overal brommers rijden.....	8
Gladheidbestrijding.....	8
Aanpassing stoplichten Lucasbrug.....	9
Overbodig stoplicht.....	9
Onveiligheid van het verkeer in Leidsche Rijn.....	9
FIETSERSBOND AFDELING UTRECHT.....	10
Nieuwjaarsborrel.....	10
Waar wonen onze leden?	10
Vacature bezorgers.....	10
FIETSERSBOND AAN HET WERK.....	11
Fietsverlichtingsactie 2010: 109 fietslampen gerepareerd.....	11
De Autovrijezondag 12 september 2010.....	13
FIETSEN IN EN OM UTRECHT.....	14
Zonder ouders fietsen is fijn.....	14
Gehuwd fietsen: Zur Endstation.....	16
Zonder ploegleiding naar de top.....	16
Gadget: fietsknooppuntenkaartjeshouder	17
Mijn favoriete stoplicht (1).....	17
Mijn favoriete stoplicht (2).....	18
Favoriete fietsenmaker?.....	19
Fietsfilosofisch.....	20
ZOEKPLAATJE.....	21
Vorige zoekplaatje: "uitgezonderd vrachtauto's en (brom)fietsen".....	21
Nieuw zoekplaatje: fietspoolplaats.....	22
ANNEFIEN Aan de kant.....	23