

FIETSEN MAKEN UTRECHT



Utrecht *is* Cycling

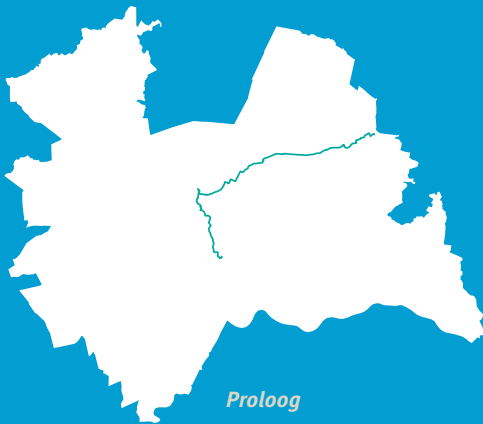
Hét verhaal over de fiets
in stad en provincie
verteld langs de routes van
de Utrechtse etappes van
Giro, Tour en Vuelta



MET BIJDRAGEN VAN:

—
Jan van Zanen,
Stef Clement, Gijs Bruinsma,
Utrechtse fietsmakers
en vele anderen!

LAURENS HITMAN EN
KASPAR HANENBERGH



Proloog

Houten › Utrecht › Amersfoort

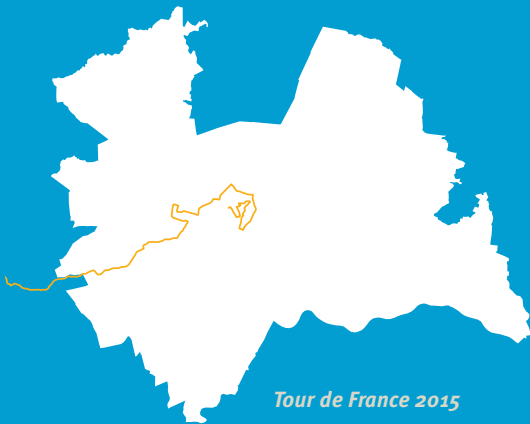
- pagina 14 -



Giro d'Italia 2010

Nigtevecht › Utrecht

Gebaseerd op de etappe Amsterdam – Utrecht
- pagina 32 -



Tour de France 2015

Utrecht › Oudewater

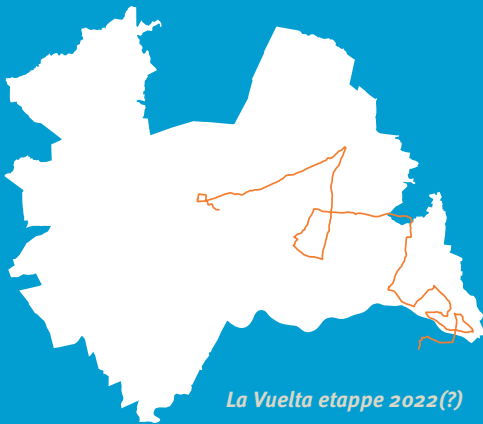
Gebaseerd op de etappe Utrecht – Neeltje Jans
- pagina 54 -



La Vuelta ploegentijdrit 2022(?)

Utrecht › Utrecht

Gebaseerd op ploegentijdrit
- pagina 74 -



La Vuelta etappe 2022(?)

Rhenen › Utrecht

Gebaseerd op de etappe Den Bosch – Utrecht
- pagina 124 -



INHOUD

Voorwoord door Arne Schaddelee, Fietsgedeputeerde Provincie Utrecht (+ENG)	8
Utrecht al ruim 100 jaar fietsprovincie	10
Inleiding (+ENG)	12
Proloog (+ENG)	14
De Stijl fietsroute	18
André Botermans, fietsambassadeur	20
Hans van Engelenburg, Projectmanager Snelfietsroutes	24
Janke van der Veen, DaVietsie	28
Deel 1 - Giro d'Italia (+ENG)	32
Tim de Vries, Handbiker	38
Jessica Tuinhout, Blom & Blom	40
Tim Smit en Silke Smit-Brouwer, Velosolutions/Pumptrack	42
Arie Liefhebber, Fietsliefhebber	46
Dominique en Harry Berendse, Bikestore Houten	50
Deel 2 - Tour de France (+ENG)	54
Stef Clement, oud-profrenner	58
Elbert Stoof, Fiets van Stoof	62
Otto Beaujon, De Oude Fiets	66
Ruud Peters, Horizon Bicycles	70
Deel 3 - La Vuelta ploegentijdrit (+ENG)	74
Frank Visser, De Fietsenmaker	80
Lucas Harms, Dutch Cycling Embassy	82
Jan van Zanen, oud-burgemeester Stad Utrecht	86
Eric van Stuijvenberg, Freem	90
David Bouman, Swapfiets	94
Amin Mayahi, Republic Dutch	98
Joris Kok, Kok Fietsen	102
Rinus Spoor en Tiny Bouwhuis, Cycleworks	104
Ab al Tamimi, De Fietskoerier	108
Mark Viersen, Fiets & Service Utrecht CS	112
Berend van Loon, Snel fietsen	114
Lot van Hooijdonk, Wethouder Stad Utrecht	116
Peter van Bekkum en Ria Glas, Fietsersbond, Afdeling Utrecht	120
Deel 4 - La Vuelta etappe (+ENG)	124
Berry van den Brink, Fietscafé De Proloog	128
Bart Hendriks, Sector 2	134
Sander van Oosterum, Babboe	138
Wouter Splint, MTB Utrechtse Heuvelrug	142
Gijs Bruinsma, gravelrides en routemaker	148
Chase Wreyford, Repack	152
Vincent van Eerd, Eerder Metaal	156
Johan Overvest, Fietsersbond, Afdeling Veenendaal	160
Legacy van grote wielerrondes (+ENG)	162
Fietsen in tijden van corona (+ENG)	170
Dankwoord	174





VOORWOORD

FOREWORD

De fiets, wie is er níét groot mee geworden? Zonder fiets was ik er misschien wel helemaal niet geweest, realiseerde ik mij pas. Mijn grootouders hebben elkaar allemaal voor het eerst ontmoet op de fiets. Oma aan vaderskant sprong op de bagagedrager bij mijn opa. En opa aan moederskant zette abrupt zijn auto aan de kant toen hij mijn oma zag fietsen. Onze familie heeft een stevige fietstraditie.

De meeste Nederlanders leren eerder fietsen dan lezen. En in onze mooie provincie Utrecht is dat goed te begrijpen. Vele honderden kilometers aan prachtige fietspaden. Door polders, bossen en binnensteden. De fiets gebruiken we veel. Onze regio is koploper in Nederland en misschien wel in de wereld.

Het fietsfeest kan nóg groter worden. We zetten in Utrecht daarom in op een schaa sprong. Met het uitrollen van snelfietsroutes, meer aandacht voor een echt regionaal fietsnetwerk en slimme oplossingen voor meer veiligheid. We stimuleren het fietsen, bieden educatie aan jong en oud en zoeken de combinatie met het ov en de auto. Kortom, we streven naar veel veilige, vlotte en comfortabele fietsroutes naar werk, school en station.

Fietsen zijn net pillen met pedalen, maar naast gezond is fietsen ook nog eens goedkoop en goed voor het milieu. Ik hoop dat dit boek inspiratie biedt voor veel fietsplezier!

Arne Schaddelee

Fietsgedeputeerde - Provincie Utrecht

All Dutch kids have bikes when they're growing up. In fact I might never have existed if it wasn't for the bicycle, I realised recently: my two sets of grandparents both met for the first time on bicycles. My paternal grandmother jumped onto the rear rack of my grandfather's bike. And my maternal grandfather just had to park his car by the roadside when he saw my grandmother cycling. Our family has a solid cycling tradition.

Most Dutch people learn to cycle before they learn to read. Which is thoroughly understandable in our lovely province of Utrecht. There are hundreds and hundreds of kilometres of splendid cycle paths, through flat fields and woods and town centres. We use our bikes a lot; our region is one of the leading lights in the Netherlands in that regard, maybe in the whole world.

And there's scope for more use of bikes too. That's why we're scaling things up in Utrecht: rolling out fast cycling routes, focusing more on a genuine regional cycling network and smart solutions to improve safety. We are encouraging cycling, providing educational material for young and old, as well as looking for ways to combine bikes with the use of cars and public transport. In short, we're aiming for lots of safe, quick and comfortable cycling routes to work, schools and stations.

Bicycles are pep pills with pedals. Cheap, healthy and good for the environment. I hope that this book will provide the inspiration that lets you get plenty of enjoyment from your bike!

Arne Schaddelee

Provincial Executive member responsible for Cycling



UTRECHT

Al ruim 100 jaar fietsprovincie



Buiten met de Fiets, een gouache van Bart van der Leek.
De afbeelding geeft mooi het dagelijks gebruik van de fiets weer. Van der Leek (1876, Utrecht - 1958, Blaricum) maakte deel uit van de beweging De Stijl. Het werk behoort tot de collectie van Kröller-Müller Museum, Otterlo, Nederland.





Proefstandaard van Rijwielhandel "Het Centrum" van C. den Ouden in de smalle Drechtbergerstraat 10 midden in Utrecht, afgezicht in 1928. De opname dateert vermoedelijk uit dezelfde tijd als de afbeelding van Het Ruyten

RIJWIELPAD

De Rijwielpaden van G & E en UMO worden aangelegd en onderhouden voor rekening van deze RIJW. PAD-VEREENIGINGEN.

De aanleg geschiedt met subsidie van den A.N.W.B.

Wordt dus lid van de Rijwielpadverenigingen GOOI- & EEMLAND

(Lidgen. Secretaris: Nymansstraat 2, Baren)

UTRECHT m. OMSTR.

(Lidgen. Secretaris: Frans-Haasstraat 9, Utrecht)

Lid van den A.N.W.B. zijt gij natuurlijk reeds!

Elk lid van G & E en UMO ontvangt een exemplaar van deze kaart **GRATIS.**



de drukste en stoftigste automobielwegen, zoodat hij buiten het kader van dit werkje valt.

Wij slaan dus in Loersum linksaf en nemen daarna den reedend weg rechts langs de Langbroeker Wetering (O. E. L., dool 1. Mz. 23 en 24), een mooie, vriedelijken weg, die wel eens de „Kastelenweg“ wordt genoemd. Van de kastelen, die vroehen van lipen onafgebroken reeks vormen, zijn er vele geblee, maar vele andere zijn, zij het ook gromdenaard, in staat gebleven, en hun prachtig bouwwerk draagt niet weinig bij tot de schoonheid van het landschap.

Altoevast zien wij het aardige poortje van het gesloopte

Storkenberg.

„Groenestein“, daarna het prachtige „Sandenburg“, dan links op eenigen afstand den toren van het oude slot „Walburg“, vervolgens het dorp Neder-Landrick (hier linksaf naar Wijk bij Duurstede, zie toegangskaart IV), daarna „Lansenburg“, „Hinderstein“, den altoevastanden toren van „Woerdenstein“, „Leeuwenburg“, „Molstein“, „Hinderbroek“ en „Storkenberg“. Dit laatste kastel is gunstelijk kenbaar aan den grooten roeden.

91

Reis naar	Reis van	Reis naar	Reis van	Reis naar	Reis van	Reis naar	Reis van
Reis naar	Reis van	Reis naar	Reis van	Reis naar	Reis van	Reis naar	Reis van
10	24	Kerkerberg	E	3017	113.0	G	
11	18	Broekum	E	3025	112.1	G	
12	15	Wageningen-Berg	E	2983	109.5	S	
13	27	Wageningen	F	2918	106.8	S	
14	33	De Ueber	F	2959	109.0	G	
15	29	Rheun	F	2949	107.7	S	
16	18	Straatweg Elst	F	3007	109.9	G	
17	6.0	Zijweg naar IJsselwede	G	3117	85.9	Z	
18	2.0	Amerongen-Berg-Bain	G	3117	85.9	G	
19	1.5	Amerongen	V	315.2	82.4	G	
20	1.2	Kastel-Zandberg	V	316.8	82.8	S	
21	1.0	Loersum	V	317.4	80.2	G	
22	9.1	Neder-Landrick	IV	3203	71.1	G	
23	3.2	Kastel-Storkenberg	D, E	3207	67.9	G	
24	4.0	Loersum	D, E	3237	65.9	G	
25	2.8	Oudijk	D, E	3255	61.1	G	
26	3.0	Bromm	D, E	3265	58.1	G	
27	2.5	Verden	II, III	3282	56.6	G	
28	4.2	Utrecht Tolsteegpoort	G, I	349.2	21.4	G	
29	3.0	Beuningen	G				
30	4.2	Zellou		348.2	20.4	K	
31	4.5	Maarsse		352.7	14.9	G	
32	4.5	Maarsse		356.9	10.7	G	
33	4.9	Breda		361.8	26.8	G	
34	2.6	Nieuwerdaal		361.4	23.2	G	
35	2.0	Lansum		366.1	21.2	G	
36	5.0	Vreda	A, B	371.4	20.2	G	
37	4.0	Nijmegen, dals		377.4	20.2	G	
38	2.0	Guis (Guis Vink)		379.4	18.2	G	
39	2.8	Alseste		382.2	15.4	G	
40	6.5	Oudekerk		388.7	9.9	G	
41	4.1	Het Kalfje		392.8	4.8	S	
42	4.8	Amerongen-Stadhuysdierkade		397.6		S	



A. N. W. B.
TOERISTENBOND VOOR NEDERLAND

RIJWIELTOCHTEN
OVER RUSTIGE WEGEN

WET. GEDEP. N. N. EERA

RIJWIELFABRIEK DE DOM

LANGE NIEUWSTR. UTRECHT

65

Burgers Doventer

Het mooiste en het best gemonteerde rijtuig met den langsten levensduur.

UTRECHT

BIJETSKAART

UTRECHT. Verkeering.

Ussel Neer

NEDERLANDSCHE KROON

RIJWIELEN

HOLLANDSCH FABRIKAAT

AGENT



INLEIDING

De provincie Utrecht is volgens deskundigen niet alleen de meest drukke fietsregio van Nederland, maar misschien wel van de wereld. Natuurlijk, elke provincie in Nederland kan met goede argumenten claimen dat ze zowel de bakermat van de Nederlandse fietscultuur is geweest, als dat ze zich op dit moment in het epicentrum van het moderne fietsen bevindt. Maar Utrecht heeft zowel een interessante historie en een boeiend heden als een toekomst vol mogelijkheden die de liefde voor ons stalen ros, inmiddels ook vaak van aluminium, carbon of zelfs hout, duidelijk laten zien.

Om te beginnen werd de NVB, de Nederlandsche Vélocipèdisten-Bond en directe voorloper van de ANWB, in 1883 in Utrecht opgericht en werd het eerste pad dat exclusief voor fietsers was op de Maliebaan in gebruik genomen. Ook was het de geboorteplaats van het gerenommeerde merk Simplex en behoorde UMO (Utrecht Met Omstreken) tot de allereerste rijwielpadverenigingen die het recreatief gebruik van de fiets mogelijk maakten. Later vormde de rotonde de Berekuil een vroeg voorbeeld van scheiding van snel- en langzaam verkeer. En tegenwoordig heeft Utrecht de grootste fietsenstalling ter wereld en is het de thuisbasis van de Fietsersbond. Ook heeft de provincie met Houten een gemeente die al tweemaal tot Fietsstad van het jaar is uitgeroepen en bovendien internationaal een inspiratie is voor steden die inzien dat meer automobilititeit geen oplossing biedt. Ook het feit dat uiteindelijk alle drie de grote wielerronden (Tour, Giro en Vuelta) er te gast zijn geweest is onweerlegbaar bewijs voor het belang dat bestuur en burgers toekennen aan het fietsen.

Er bestaan allerlei fietsculturen naast elkaar

Sinds het begin van de 21e eeuw is veel duidelijker geworden dat fietsen niet eendimensionaal is. Er bestaan inmiddels zoveel verschillende fietsculturen naast elkaar! We komen ze elke dag tegen op het fietspad: hip-naar-het-station-fietsers op een trendy fiets, met-de-kids-naar-school-fietsers met de bakfiets, intercity-fietsers op een e-bike, samen-eropuit-fietsers op hun toerfiets, even-naar-college-fietsers op hun leasefiets met blauwe voorband, lekker-trainen-na-het-werk-fietsers op

hun racefiets of MTB, wij-fietsen-samen-naar-de-middelbare-school-fietsers op hun uniseks omafietsen met zorgvuldig gekozen krat voorop. Het zijn maar een paar voorbeelden. Sommige fietsen worden overdreven gekoesterd, glimmend gepoetst en na elke rit gesmeerd. Andere worden nadrukkelijk verwaarloosd, bijna misbruikt en laconiek achtergelaten. Maar allemaal worden ze intensief gebruikt.

Dan begrijp je ook veel beter waarom Nederland het enige land is met meer fietsen dan mensen. Die 25 miljoen fietsen (bron: verderfietsen.nl) heb je namelijk nodig voor al die verschillende functies. En een extra fiets kost zelfs in die kleine schuurtjes nauwelijks extra ruimte.

En inderdaad, ook de fietsenmaker is vanaf het jaar 2000 aan het veranderen. Steeds meer fietsenmakers – met name in de grotere steden – leggen zich toe op een bepaald segment fietsen dat behoort bij een van die fietsculturen. Sommige fietsenmakers komen uit een geslacht met meerdere generaties als rijwielhersteller, andere zijn helemaal nieuw en komen met nieuwe ideeën. Workshops? Tailormade? Koffie? Community? Het zijn allemaal ontwikkelingen van de laatste twintig jaar. Met zijn allen houden deze fietsenmakers de inwoners van Utrecht op de fiets. Want we kunnen die fiets geen dag missen. In dit boek geven we een beeld van de breedte van het vak van

De fietsenmaker is aan het veranderen

fietsenmaker en interviewen we een aantal opvallende fietsenmakers. Belangrijk, want tot nu toe is er eigenlijk niet zoveel over deze vakmensen geschreven. Hun winkels zijn in feite de etappeplaatsen van onze grote fietsronde door de provincie Utrecht. Onze fietstochten langs deze fietsenmakers voelden regelmatig als een collegetour, met oude wijsheden, nieuwe inzichten en vooral grote betrokkenheid bij het vak. De keuze van de fietsenmakers is helemaal onze verantwoordelijkheid. We hadden een heel andere selectie kunnen maken, maar we zij ervan overtuigd dat deze selectie als het ware een goede staalkaart is van het 'Fietsen Maken' in de provincie Utrecht op dit moment.

Daarnaast spreken we met fietsers die een bijzonder verhaal hebben bij een bepaalde fietsroute. Dat zijn in feite de etappes die we met hen fietsen. Ook die routes zijn een mooie dwarsdoorsnede van al die fietsculturen. De nog verder te ontwikkelen snelfietsroutes, krankzinnig drukke fietspaden in de stad, waanzinnig uitdagende singletracks van de MTB Utrechtse Heuvelrug, rustige door het landschap slingerende toeristische schelpenpaden: we hebben ze allemaal gereden.

INTRODUCTION

According to experts, the province of Utrecht is the busiest region for cyclists not just in the Netherlands but in the whole world. Of course, every Dutch city and province can come up with convincing arguments why it should be considered both the birthplace of the Dutch cycling culture and the current epicentre of modern cycling. But Utrecht has an interesting history and it is a fascinating centre today, with a future full of promise that demonstrates its love for bikes.

First, the ‘Dutch Association of Velocipedists’ NVB, a direct predecessor of the Dutch association for cyclists and motorists ANWB, was founded in Utrecht in 1883 while the first dedicated cycle path was along Utrecht’s Maliebaan. The province was also the birthplace of the renowned brand Simplex while the local organisation UMO was among the first of the numerous Dutch societies that campaigned for more cycle paths and promoted recreational cycling. Later, the Berekuil traffic interchange became an early example of the separation of motorized traffic from bicycle traffic. At present, Utrecht has the largest bicycle storage facility in the world and it is home to the Dutch Cyclists’ Association. The province also includes the municipality of Houten, which has twice been designated Bicycle City of the Year. It is also a source of inspiration for towns and cities around the world that realise more cars is not the answer. The fact that all three major cycle races (the *Tour de France*, the *Giro d’Italia* and the *Vuelta a España*) will soon have started here is also irrefutable proof of the importance local councillors and residents attach to cycling.

It has become much clearer since the start of the twenty-first century that cycling is not a monoculture. There are now so many different cycling cultures to choose from! You come across them every day on the cycle path: hip cyclists on cool bikes on their way to the station, cyclists taking the kids to school in a delivery bike, city-to-city cyclists on e-bikes, groups on trips on touring bikes, cyclists off to a lecture on their leased bikes with the blue front tyre, cyclists getting in some post-work exercise on their racing bikes or mountain bikes, secondary school kids cycling to school *en masse* on their ancient unisex bikes with the carefully chosen basket attached to the front. Those are just a few examples. Some bicycles are cherished dearly, polished until they gleam and lubricated after every trip. Others are neglected, you might almost say mishandled, and left without a second thought. But they are all used intensively.

That will help you understand why the Netherlands is the only country with more bikes than people. Because you need those 21 million bikes for all those different functions. And an extra bike doesn’t take up much space, even if you only have a small shed.

Bicycle repair shops have evolved too since the year 2000. More and more bicycle shops — especially in the cities — are specialising in particular segments: bikes for specific subcultures. Some bicycle repair shops are run by families that have been in this business for generations while others are new enterprises with fresh ideas. Workshops? Tailor-made? Coffee? Community activities? These are all developments from the past twenty years. All these bicycle repair businesses are keeping Utrecht’s residents pedalling. Because we can’t go even a single day without our bikes. This book gives an impression of how broad the profession of bicycle mechanic is and we interview several of its more striking exponents. That is important because very little has been written about these specialists to date. Their shops are essentially staging posts in our big cycling tour of Utrecht Province. Our cycle tours taking in these bicycle shops regularly felt like a masterclass with pearls of wisdom based on years of experience, fresh insights and incredible dedication. We take full responsibility for the choice of bicycle shops. We could have made a completely different selection but are convinced that the businesses we picked out give a good impression of the range of bicycle mechanic options in Utrecht Province at the moment.

The bicycle shops are our staging posts, the bike routes our stages

We also talk to cyclists who have unusual stories to tell about a specific cycling route. These are basically the stages that we cycle with them. Those routes also give a good picture of all the different cycling subcultures. Fast cycling routes that are being developed further, crazily busy cycle paths in the city, incredibly challenging single tracks for mountain bikes in the Utrechtse Heuvelrug national park, peaceful meandering touristy paths covered in seashell gravel... we’ve tried them all!



PROLOOG

Houten › Utrecht › Amersfoort





De route begint in Houten, een gemeente met een heuse fietsambassadeur. Daarna vervolgen we onze weg naar Utrecht. Van de Domstad gaat het door naar de Keistad, waarbij we onderweg een gesprek hebben over snelfietsroutes. De route tussen Utrecht en Amersfoort is te volgen via de Wegh der Weegen of via de onlangs geopende De Stijl fietsroute. We eindigen in Amersfoort en gaan daar op bezoek bij een fietsmaker met een bijzonder verhaal.

DE ROUTE

Deze route gaat dus van de Fietsstad van het jaar (in dit geval het jaar 2018) via de Fietsstad van de Wereld naar Amersfoort.

Vertrekpunt in Houten is vanzelfsprekend het NS-station, waar met een logistieke precisie van heb ik jou daar de vervoersketen van fiets naar trein (of omgekeerd) is geoptimaliseerd. Geen stap te veel, geen overbodige handelingen, super gedaan. Even verderop is een kruispunt van de belangrijkste fietsroutes en dan kiezen we die naar Utrecht, via het natuurgebied Oud-Wulven. Via een wat ingewikkeld viaduct vermijden we de kruising met de autoweg. Vlak bij Utrecht passeren we

Fort Vechten en steken de denkbeeldige Romeinse limes over.

Eenmaal in de stad Utrecht vinden we een grote verscheidenheid aan fietsmakers. De keuze van de fietsmakers die we in dit boek aan het woord laten, laat vooral de variatie zien die de afgelopen twintig jaar is ontstaan. De keuze is daarmee niet willekeurig, maar wel helemaal onze eigen verantwoordelijkheid. We weten zeker dat we zonder problemen heel andere fietsmakers hadden kunnen bezoeken, met dezelfde passie

Op station Houten is de keten tussen trein en fiets optimaal

en met dezelfde boeiende verhalen. We hopen met deze keuze een mooie staalkaart en dwarsdoorsnede te geven van fietsen maken in Utrecht.

Voor het tweede deel van de rit buigen we af in de richting van de Utrechtse Heuvelrug. We staan even stil (het is immers voetgangersgebied) op de hoek van het Vredenburg en de Drieharingstraat. En we denken terug aan 1885. Om precies te zijn even voor middernacht, zaterdag 21 november. Toen kwam Pim Kiderlen, de eerste Nederlandse Wielerkampioen, in zijn monsterrit van Rotterdam naar Leeuwarden hier langs. Hij werd er opgewacht door de ANWB-leden die hem naar Amersfoort zullen vergezellen, Aloysius van Haagen en George Baron thoe Schwartzenberg en Hohenlansberg. Heren van stand, maar sportieve heren van stand. De rit over bijna 300 kilometer was bedoeld als promotie voor het 'wieleren', zoals fietsen toen genoemd werd. Op de hoge bi (zo'n oude fiets met een groot voorwiel) nota bene, want de moderne fiets ('veiligheidswieler' genoemd) was pas net op de markt en werd nog wat argwanend bekeken. Allemaal prachtig beschreven door Erik van Lakerveld in zijn onlangs verschenen boek *Wonderwielenaar*. De route van Pim Kiderlen is 130 jaar later, in 2015, door Simon Groen in het weekend van de Tourstart in Utrecht als eerbetoen nagereden. Simon had maanden getraind, maar deed er drie dagen over. Pim had in 1885 genoeg aan 20 uur en 35 minuten. Inclusief oponthoud.

We dwalen een beetje af, want we nemen niet net als Pim de kortste weg, de kaarsrechte Wegh der Weegen, maar kiezen De Stijlroute. Die begint bij het Griftpark in Utrecht en wordt gemarkeerd door tien iconische beelden ontworpen door kunstenaar Boris Tellegen. Via Bilthoven, Den Dolder en Soesterberg verbindt deze route Utrecht en Amersfoort. Utrecht als stad van

Al in 1885 reed hier wonderwielenaar Pim Kiderlen op zijn hoge bi

Gerrit Rietveld, Amersfoort als stad van Piet Mondriaan. Maar hadden Rietveld en Mondriaan wel iets met fietsen? Dat is wat minder duidelijk, maar een ander bekend lid van De Stijl was Bart van der Leek. Geboren in Utrecht in 1876, ontmoette hij Piet Mondriaan in 1916 en schreef enkele jaren voor De Stijl. Al enkele jaren daarvoor waren zijn meer abstracte vormen en vooral zijn gebruik van kleur al zichtbaar in een prachtige gouache met de titel *Buiten met de fiets*, geschilderd in 1912.





Zijn weergave van twee dames op het rijwiel demonstreert eigenlijk heel mooi hoe ‘gewoon’ fietsen in Nederland was geworden. Fietsen als metafoor voor het elkaar buiten ontmoeten.

De Stijlroute is in 2018 geopend en wordt telkens verbeterd, zodat het de kenmerken van een snelfietsroute door de natuur krijgt. Eerst rechts, dan weer links van de spoorlijn richting Amersfoort. Vaak recht op het doel af, maar wel met de onvermijdelijke klimmetjes die nu eenmaal horen bij de Heuvelrug. Tegenover de Vlasakkers en vlak langs het dierenpark rijden we Amersfoort binnen.

PROLOGUE

Every big multi-stage road race starts with a prologue, and so does this book. We start off in Houten, Bicycle City of the Year in 2018 (and in 2008). Bicycles are completely integrated here with an infrastructure geared to cycling. The surroundings are also ideal for exploring by bike. Wide cycle paths take us from Houten to the city that is trying hard to earn the label Bike Capital of the World. It has been a major bike city for years in terms of numbers and in the past decade it has made huge progress in terms of quality too, pushing it up the global rankings for bicycle-friendly cities. Then we take the De Stijl bike route to Amersfoort past the distinctive sculptures by Boris Tellegen. Our prologue ends in that city. As in Utrecht and the province’s other municipalities, the bike has been getting an ever more prominent place in Amersfoort. The Houten-Utrecht-Amersfoort route takes us through what you could call the nexus of the province as far as bikes are concerned. It is an ideal route for a prologue.



PROLOOG

Houten > Utrecht > Amersfoort

De Stijl fietsroute

Met beelden van kunstenaar Boris Tellegen



Kern

Griftpark, Utrecht



1917

C. de Haasweg, Bilthoven



Utrecht

De Bilt

Bilthoven

Den Dolder



Baken

Biltse Rading, Utrecht



Sokkel

Julianalaan, Bilthoven



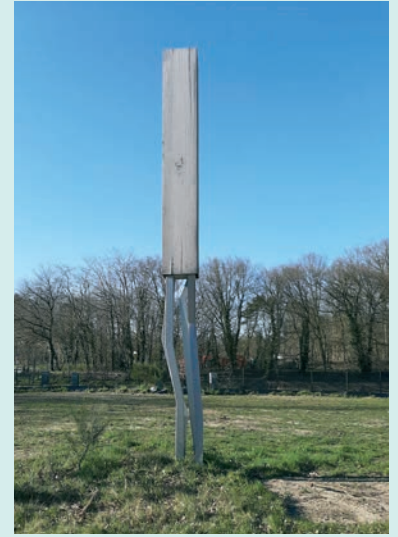
Constructie

Fornheselaan, Den Dolder



Groen

Beaufortlaan, Soest



Hoefdier

Barchman Wuytierslaan, Amersfoort



Soestduinen

Amersfoort



Spiegel

Vliegbasis, Soesterberg



Utopie

Monnikenboschweg, Amersfoort



Chogokin

Barchman Wuytierslaan, Amersfoort



Het interview met André Botermans begint in het gemeentehuis van waaruit we perfect zicht hebben op een fietskruispunt in het centrum van Houten. Op onze vraag wat er in het functieprofiel van de fietsambassadeur stond toen hij solliciteerde antwoordt André: ‘De eerlijke waarheid is dat het geen officiële functie is.’

André is sinds 2001 als stedenbouwkundige in dienst van de gemeente Houten en vanaf ongeveer 2007 met Herbert Tiemens meer betrokken bij verkeer en fietsen. Toen Herbert in 2012 uit dienst ging is André hem opgevolgd als fietsgids bij het rondleiden van bezoekende geïnteresseerden uit binnen- en buitenland. Waar Houten in de jaren zeventig bij de keuze voor een optimale leefbaarheid, een menselijke schaal en een stad waar de auto niet centraal staat, regelmatig nog als een buitenbeentje werd gezien, is dat de laatste tien jaar compleet omgedraaid. Houten is voor veel grotere en kleinere steden die kampen met opstoppingen, parkeerdruk en luchtvervuiling een voorbeeld geworden. Voor sommigen een fietsparadijs.

Ook in Nederland wordt dat herkend en erkend. Bij de door de landelijke Fietsersbond georganiseerde Fietsstadverkiezing in 2018 kwam Houten (net als in 2008) als winnaar uit de bus, op basis van maar liefst 45.000 enquêtes. Dat is ook voor de gemeente Houten een aanmoediging om op deze weg verder

te gaan. En die aanmoediging is soms wel nodig, vertelt André. Zo laat het onderhoud van dat enorme fietspadennetwerk best wel wat te wensen over. En met een knipoog: ‘In één categorie van de verkiezing had Houten niet gewonnen: de rotondes die fietsers met andere weggebruikers delen. Die hebben we namelijk niet in Houten: alles is vrij liggend en vrij kruisend!’

Wat is er dan de afgelopen jaren nog verbeterd aan het concept? André legt uit: ‘Vooral bewegwijzering. Je moet even het principe doorkrijgen maar dan zie je dat behalve de grote routeborden, de lantaarnpalen langs de fietspaden een kleur en een nummer hebben. Op die manier kun je snel de stad – die nog steeds aan het groeien is – doorkruisen naar je bestemming. De kleuren zijn al vanaf twintig meter goed zichtbaar zodat je zonder stoppen door kunt trappen.’

Een interview met André Botermans, voorafgaand en tijdens een fietstocht door Houten, valt lastig samen te vatten. Hij heeft zoveel verhalen dat het niet meevalt om de meest bijzondere te kiezen. Ook zijn we erg onder de indruk van de herkomst van de bezoekers waarmee hij Houten doorkruist. Die komen van de overheden van alle continenten, maar ook van universiteiten (zoals onlangs nog uit Boston en Portland, die komen ieder jaar), zowel studenten als onderzoekers. Terloops wijst André erop dat alle basisscholen in Houten aan de hoofd fietsroute

liggen, zodat zowel kinderen als hun ouders worden aangevoerd om veilig op de fiets te komen. Het valt echt op als je in Houten je kind met de auto brengt. Dat lijkt een simpel stukje stadsplanning, maar het laat zien hoe goed doordacht de fietsfilosofie in Houten eigenlijk is.

We willen graag weten of er nu in Houten ook daadwerkelijk meer gefietst wordt dan in andere steden. Meten is weten, toch? Het antwoord van André is genuanceerd: ja en nee. Ja, want 61 procent neemt de fiets voor winkelen in het centrum en 98 procent van de kinderen gaat met de fiets naar school. Dat zijn indrukwekkende cijfers. Anderzijds is het autobezit, met een welvarende bevolking, ook behoorlijk hoog. In combinatie

Alle basisscholen liggen direct aan onze hoofdfietsroute

met veel woon-werkverkeer naar werk buiten Houten, betekent dat ook bovengemiddeld veel autoverkeer. Toch lijkt het er wel steeds meer op dat gezinnen bewust gaan kiezen voor Houten, omdat het een groen imago heeft en een menselijke maat. André wijst op het verschil tussen de nieuwbouwwijken Houten-Zuid en Leidsche Rijn. Daar kun je goed zien dat Houten al vijftig jaar ervaring heeft als Fietsstad. André doceert: 'Het langzaam verkeerssysteem staat hier centraal. En eerst moet er een station zijn, niet naderhand. Dat moet de politiek wel durven, een langzaam verkeerstad.'

'Dan zie je dat we echt op een andere manier denken dan andere gemeenten. Recente verbeteringen in Utrecht, zoals op de 't Goylaan? Wie bedenkt er nou haaiantanden op het fietspad om fietsers op auto's te laten wachten? Flowstoplichten als fietsvriendelijke maatregel? Daar moet ik altijd een beetje

weemoedig om lachen, in Houten is alles vrij liggend en auto-vrij, en hoeven fietsers nagenoeg nooit te stoppen. Oké, bij de Stellingmolen is er een winkelfietsstraat, een van de weinige compromissen, polderoplossingen.'

'Waar ik trots op ben?' vraagt André als we even stilstaan in Houten Castellum en hij zijn prachtige, soepel sturende houten fiets van Bough Bike op de standaard zet. 'Op de aansluiting van de scholen direct op het fietsnetwerk, het fietstransferium, het groen en vooral de relaxte manier van verkeersdeelname.' Maar uitdagingen voor de komende jaren zijn er nog genoeg. De bekende uitdaging is de brommer op het fietspad, met als soort ad-hocoplossing de verzonken drempels. En verder het beteugelen van de snelheid van speedpedelecs. Moeten de fietspaden niet verbreed worden dan? André vindt van niet: 'De standaardbreedte van 3,50 meter is echt voldoende. Wel kunnen er nog meer paaltjes weg, we hebben er de afgelopen jaren al meer dan 160 weggehaald of vervangen door een fietsvriendelijker type.'

We hebben al meer dan 160 paaltjes weggehaald

Het laatste stuk van de route – als André de route tekent als kaart lijkt Houten echt op een fiets met twee wielen – rijden we naar het fietstransferium. Achtereenvolgens je fiets onder het spoor helemaal gratis en beveiligd goed stallen, inchecken bij NS en de trap op direct naar het perron. Onder de overkapping is de zon net even doorgebroken op deze eerder wat muisgrijze dag. Het licht schijnt naar beneden het fietstransferium in. Je zou bijna denken: dit is de fietshemel op aarde.

IN GESPREK MET:

André
Botermans

fietsambassadeur
bij de gemeente Houten

houten.nl



Houten

Utrecht

De Bilt

Bilthoven

Den Dolder

Amersfoort

IN GESPREK MET:

Janke van der Veen

ambachtelijke fietsenmaker
daVietsie
Bisschopsweg 98, Amersfoort

davietsie.nl



Een gesprek met Janke is altijd bijzonder en houdt een beetje het midden tussen een college filosofie en een oproep tot demonstratie. Janke zit in een prachtig hoekpand in een Amersfoortse woonwijk, maar wel pas sinds oktober 2019. 'Het is nu nog een beetje rustig qua aanloop, maar aan het eind van het jaar is dit een fietsstraat met dagelijks vijfduizend fietsers per dag op de route Leusden-Amersfoort,' vertelt Janke. 'Dit wordt een toplocatie!'

Veel mensen kennen Janke van haar daVietsie-winkel in Utrecht. Er komt tijdens ons gesprek een klant binnen, helemaal uit Utrecht, onder het uitroepen van 'eindelijk gevonden'. Hij heeft een fiets waaraan hij zeer gehecht is en waarvan twee spaken in het achterwiel gebroken zijn. Bovendien is de flens van de naaf – derailleur met vijf tandwielen – een stukje weggebroken. Meteen wordt duidelijk waarom Janke adverteert met creatieve oplossingen op haar website: na veel wikken en wegen stelt ze voor (vaste prijs, geen verrassing) een tweedehands naaf over te spaken. Over een week klaar. Op die manier wordt er zo min mogelijk verspild en zo goed mogelijk hersteld. De filosofie van Janke in een notendop.

We zijn nieuwsgierig naar het begin van de fietsenmakers-carrière van Janke. 'Toen ik zes was, wilde ik politieagent, archeoloog, masseur en fietsenmaker worden,' vertelt Janke tijdens de koffie, die met een wel zeer professionele machine is gezet. Op haar zesde plakte ze haar eerste band en toen ze elf was kon ze een hele fiets uit elkaar halen. En weer in elkaar zetten. Toen studeren niet zo wilde lukken, besloot ze fietsenmaker te worden. 'Ik ben autodidact, en vervolgens in de leer gegaan bij de jongens van Tegenwind, in de Bolstraat in Utrecht. Van Paul Klabbers heb ik de taal van de fiets geleerd. Fietsen maken is een geweldig zintuiglijk vak. Al die zintuigen

RED HET VAK, DAT IS MIJN MISSIE

zijn nodig om een goede diagnose te stellen. Ik ruik het binnenwerk van een achternaaf, fantastisch! Ik kijk goed hoe een ketting eruitziet en ik luister scherp naar het geluid van een klap op een trapas. Dan laat ik het materiaal schrikken en kan ik verschillen horen.'

En dan die filosofische kant: 'Iets wat niet los kan bestaan niet, ik wil alles uit elkaar halen en in elkaar kunnen zetten. Als je dat kunt, kun je ook bijna alles op die manier repareren. Zoals het binnenwerk van een Sturmey Archer-naaf, alle onderdeeljes zijn vervangbaar. Bij Shimano is sprake van een teeloegang, daar moet je de hele unit vervangen. Ik vind het zelf heel belangrijk om van niets iets te maken. Red het vak, dat is mijn missie sinds 1983, dat ouderwetse vak. Mensen zijn vaak heel gehecht aan hun fiets, ik kan daarbij helpen.'

Fietsen maken is een geweldig zintuiglijk vak

Maar de afgelopen twintig jaar is er wel wat veranderd. In 2006 maakte ze zelfstandig een doorstart in Utrecht als daVietsie, maar langzamerhand werd de locatie minder rendabel. 'Vroeger was het vak beschermd en was een patroonsdiploma vereist om je als fietsenmaker te vestigen, dat is afgeschaft.' Janke zag om haar heen steeds meer 'fietsenprutsertjes en voormalige patatbakkers' verschijnen die ook nog eens met subsidie U-pashouders als klant mochten hebben. Dan wordt het worstelen om rond te komen. 'Ik vind het ook spannend om een goede prijs te vragen, ik heb een beetje een ingewikkelde relatie met geld. Soms denk ik zelfs nog in guldens. Het liefst doe ik het zonder. Zo heb ik de renovatie van mijn gebit "betaald" met fietsonderhoud voor de familie van de tandtechnicus. Maar dat kan natuurlijk niet altijd zo. Ik vind het ook belangrijk om tariefwerk te doen, ongeacht hoelang de klus duurt.' Vaste prijzen dus? 'Die staan niet op een bord, die zitten in mijn hoofd,' zegt Janke stellig.

Er schijnt een bleek voorjaarszonnetje door de grote etalageruiten van de voormalige snackbar naar binnen en die maken voor passanten duidelijk wat hier gebeurt: de werkplaats begint meteen na de voordeur. 'Ik ben nu mijn karmapunten



Houten

Utrecht

De Bilt

Bilthoven

Den Dolder

Amersfoort



aan het inwisselen,' zegt Janke. 'Ik ben ook echt opnieuw aan het opbouwen, een frisse start, nieuwe dingen leren. Meer reflectie en met een positieve instelling.' Ze heeft kennisgemaakt met de burens, ook met de fietsenmakers in de buurt. Ze zitten elkaar niet in de weg. En dan is er nog een mooie brede stoep, met bankjes om even lekker te zitten. 'Daar ga ik in de zomer nog bandenplakkesjes geven. Ik geef nu trouwens ook al les aan vrouwen uit Jemen, Eritrea en Marokko. Niet alleen bandenplakken, maar ook ketting en kabels afstellen. Techniek is niet eng.'

Weg van de fietsenprutsertjes en voormalige patatbakkers

Mensen komen hier naartoe omdat het dichtbij is: 'Ik heb een buurtfunctie, maar het gaat ook om de kwaliteit van het werk, dat gaat van mond tot mond. En ik heb een koffietafel!' Het is duidelijk waarom mensen daVietsie weten te vinden: 'Een fiets is vaak heel persoonlijk. Laatst was er een mevrouw, instrumentenmaker in een ziekenhuis, met een kapotte knie. Haar e-bike had een slecht geknutselde oplossing met een crankverkorter. Ik heb het anders opgelost door een nieuw gat voor de trappers te tappen. Duurt even, maar ze was heel blij met deze nette oplossing.'

Tussendoor laat Janke nog even zien waarom ze zo bedroefd raakt van de kwaliteit van de moderne fietsen van gerenommeerde merken: de kogellagers in de trapas worden steeds maar kleiner. De maat die vroeger in het balhoofd zat (en waar maar weinig kracht op komt) wordt nu gebruikt voor de trapas! En daar komen flinke krachten op te staan. Als een van de weinige fietsenmakers heeft ze nog een ladekast met kogellagers in alle maten. Ze laat het verschil zien tussen 5/32 inch lagers (hooguit speldenknopjes) en lagers die in een Gazelle zaten uit de jaren vijftig van de vorige eeuw: 'Dat zijn echt kanonskogels, duurzaam en vervangbaar.' Toen Janke ooit bij Gazelle vroeg of kwaliteit niet begint bij goede lagers kreeg ze een antwoord, met daarbij het verzoek dat niet verder te delen.

Tijd om vooruit te kijken, want hoe ziet daVietsie er over tien jaar uit? Janke vertelt dat ze sinds een paar maanden David als leerling heeft, zestien jaar. 'Hij pikt het echt op, hij vindt het echt interessant,' zegt Janke blij. 'Het is nog wat te vroeg om een uitspraak te doen, maar wat zou het mooi zijn als hij over tien jaar mijn fietsenwinkel gaat overnemen. Een eigen opvolger inwerken! Dat is natuurlijk van mijn kant een investering, want het opleiden van vakmensen kost nu eenmaal tijd en dus geld. Dan is het ook mooi als hij zich meer dan ik verdiept in de elektrische kant van de fiets. Of er over tien jaar een mailadres komt voor daVietsie? Dat vraag ik me af. Ook als mensen me bellen met een probleem zeg ik altijd 'Door de telefoon kan ik het niet zien, loop even langs...'



Nederland is in de wereld hét voorbeeld van hoe de fiets breed ingezet kan worden als vervoermiddel naar school, werk en kinderdagverblijf, maar ook als recreatiemiddel in de vorm van racefiets, MTB en e-bike. Binnen Nederland groeide Utrecht uit tot de provincie die koploper op het gebied van fietsgebruik genoemd kan worden. In dit boek lees je daar alles over.



Nadat Utrecht eerder de Tour de France (2015) en de Giro d'Italia (2010) mocht verwelkomen, mag de Domstad ook de start van de Vuelta organiseren. Zo'n fietsfeest is bij uitstek de gelegenheid om je te realiseren dat nergens ter wereld zoveel fietsculturen bestaan als in de provincie Utrecht.

Fiets mee en zie hoe Utrecht dé fietsprovincie van Nederland is geworden. Met tal van wetenswaardigheden, feiten en verrassende interviews met fietsmakers en 'fietsprofessionals' die aan de bakermat van het succes van deze fietsprovincie staan.



**KOS
MOS**

Kosmos Uitgevers, Utrecht / Antwerpen

www.kosmosuitgevers.nl