

PedaalRidder



Afd. Alphen aan den Rijn e.o.
Lupinesingel 616
2403 ED Alphen aan den Rijn

Jaargang 12 nummer 1

Hebt u vragen, dan kunt u terecht bij een van onze actieve leden op onderstaande adressen.

Ze zijn gemakkelijk bereikbaar, zowel telefonisch als schriftelijk.

Wil Klaassen (voorzitter)

Kopenhagensingel 85

2408 EL Alphen aan den Rijn

☎ 0172 426 130

Albert Klooster

Bateweg 6

2481 AN Woubrugge

☎ 0172 518735

Rudy van Vliet (penningmeester)

Machineweg 6

2445 BB Aarlanderveen

☎ 06 15105327

Arno van Zaanen (secretaris)

Lupinesingel 616

2403 ED Alphen aan den Rijn

☎ 0172 443 339

email: alphen.rijn@fietsersbond.nl

Henk v.d. Zanden

Wagenmaker 65

2401 GB Alphen aan den Rijn

☎ 0172 444 579

Mocht u tijd over hebben en u wilt ons komen helpen, meld u dan aan als actief lid.

Dan kunnen we meer doen voor fietsers die meer willen.

Kijk ook eens op:

www.fietsersbond.nl/alphenaandenrijn



VAN ACHTER HET BUREAU BEZIEN EN GEHOORD!

Alphen aan den Rijn, oktober 2007.

Dit is de laatste keer dat ik de PedaalRidder verzorg na elf en een half jaar. De verhuizing naar elders gaat binnenkort beginnen. We zoeken daarom dringend versterking voor onze afdeling Alphen aan den Rijn e.o. Ik hoop dat een lid in elk geval deze taak op zich wil nemen. Het zou jammer zijn als de PedaalRidder verdween. Durft u zich te melden bij een van de actieve leden? (zie bladzijde twee.)

De zaken, die deze keer de revue passeren zijn:

- ✓ Grote verkeersproblemen rond de Koudekerkse brug.
- ✓ Een verslag van een fietsvakantie langs de Rijn in Duitsland.
- ✓ Komt er actie in het Actieplan "Fiets".
- ✓ De dertiende fietsverlichtingsactie. Een traditie.
- ✓ De nieuwe stationsfietsenstalling. We zijn er niet blij mee!
- ✓ Te weinig fietsenrekken bij station. Logisch, er wordt meer gefietst.
- ✓ Korting voor leden.
- ✓ Pech onderweg. Zoek een rijwielhulpkist.
- ✓ De fiets mag ook mee in de trein, maar
- ✓ Servicenummer van de gemeente Alphen aan den Rijn.



Arno van Zaanen.

Heeft U ook fietsnieuws te melden? Spaar het niet op, maar stuur het vandaag nog op.

Ook uw ervaring kan bijdragen tot een beter fietsklimaat in onze regio.

Veel leesplezier toegewenst.
We horen graag van u.

VERKEERSPERIKELEN IN KOUDEKERK

Rijnwoude-Koudekerk

Op 16 augustus 2007 is door de Fietsersbond een brief geschreven aan de Raad en aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Rijnwoude.

Het betreft de nieuwe verkeerssituatie van de Dorpsstraat, Hoogewaard en de Hondsdijk te Koudekerk aan den Rijn.



Er heeft een grondige renovatie van het wegdek plaatsgevonden, maar de werkzaamheden zijn nog niet afgerond. Er zijn een aantal verbeteringen van de infrastructuur te constateren: de voetpaden zijn goed begaanbaar

gemaakt, de busopstapplaatsen zijn opgeknapt en het wegdek voor fietsers is vlakker geworden en voorzien van suggestiestroken in rode kleur.

Er zijn echter enkele punten die voor verbetering vatbaar zijn:

1. In de richting van Alphen aan den Rijn wordt geëxperimenteerd met om en om losse markeringspalen die het wegdek ter plaatse aan een zijde smaller maken, met doorgang voor fietsers. Dit experiment gaat gepaard met een onrustiger rijgedrag van automobilisten. ("haal ik het nog of haal ik het niet, even gas bijgeven".) Fietsers in tegenovergestelde rijrichting ervaren dat als bedreigend en gevaarlijk. Een van onze leden heeft melding gemaakt van het feit dat een kolos van BCK nog net op tijd inzag het niet te halen en hard in de remmen ging.
2. De doorgang voor fietsers is te smal; bovendien worden deze losstaande markeringen regelmatig in de richting van de fiets-suggestiestrook verplaatst, zodat de doorgang onmogelijk is en

gebruik moet worden gemaakt van het zwarte wegdek.

3. Een van deze markeringen is stuk, helt schuin over de fiets-suggestiestrook en maakt dus ook daar de beoogde doorgang onmogelijk met als gevolg een de facto wegversmalling.

Het blijkt inmiddels dat op 24 september 2007 al deze markeringen zijn weggehaald. Mooi zo!

4. In de richting van Leiderdorp zijn op een later tijdstip in het traject van werkzaamheden enkele wegversmallingen doorgevoerd, waarbij de "oude" fietssuggestiestroken alleen ter plekke van de wegversmalling zijn vervangen door stoepbanden, de rest is ongemoeid gelaten. De wegbelijning is ronduit gevaarlijk: zonder waarschuwing wordt de fietssuggestiestrook tot de helft of minder versmald waardoor je op het gewone wegdek terecht komt, terwijl de wegbelijning gewoon rechtdoor loopt en heel iets anders suggereert voor de automobilisten. In het naderende donkere seizoen zal dit alleen nog maar gevaarlijker worden.



5. Er is voor gekozen dat al het rechtdoorgaande verkeer (behalve de voetgangers) voortaan moet wachten bij een opengaande brug. Dat is een flinke verslechtering ten opzichte van de vroeger bestaande situatie. Hoe de automobilisten dit ervaren, laten wij aan hen, maar dat dit ook voor fietsers geldt is onnodig. Het al jaren aanwezige bord "geldt niet voor (brom)fietsers" moet in ere worden hersteld.
6. Er bestaat duidelijk een probleem met de handhaafbaarheid van bovengenoemde maatregel. Dit wordt ook door de inwoners bij ons gemeld. Omdat de verkeerslichten dicht op de brug zijn

gesitueerd levert dit levensgevaarlijke situaties op voor overstekende voetgangers. Het installeren van automatische zakpalen over de gehele breedte van het wegdek is de manier om dit op te lossen, mits de tussenafstand van 1,5 meter (overeenkomstig de CROW richtlijn) wordt aangehouden zodat automobielen onmogelijk, maar voetgangers, fietsers en scootmobielen wel doorgang hebben bij opengaande brug.

7. Richting Leiderdorp vervolgt de weg met een naastliggend onverplicht fietspad langs de Oude Rijn. De overgang naar dit fietspad is onzorgvuldig aangelegd, fietsers die op het wegdek willen blijven rijden (voor bromfietsers is dit verplicht) worden gedwongen een gevaarlijke haakse bocht te rijden. Beter was het geweest de voorheen bestaande rechtdoor-route naar de hoofdrijbaan te verbeteren in plaats van weg te halen. Met name racefietsers maken ook gebruik van de hoofdrijbaan, omdat die veel vlakker is dan het fietspad langs de Rijn.
8. Het voetpad ter hoogte van Dorpsstraat 59/61 is over een lengte van circa 5 meter niet aangelegd en slordig voorzien van wat planken. Het is van het grootste belang (schadeclaims bij oneffenheden van 3 cm of meer worden in alle gevallen toegewezen door de rechter) dit zo snel mogelijk te repareren. *Het blijkt dat dit euvel inmiddels (6 oktober 2007) is opgelost: er is een stoep aangelegd.*
9. Er is een 30 km zone ingesteld, echter zonder de bijbehorende infrastructurele maatregelen van snelheidsdrempels. Zolang bus 169 deze route rijdt zal dat ook niet mogelijk zijn. Wij zijn in principe wel voorstander van deze maatregel, maar vragen ons af of dat in dit geval handhaafbaar is.
10. Op de T-kruising Weidedreef-Hoogewaard hebben fietsers in de oversteek voorrang, een goede zaak! Problematisch is echter dat er, rijdend van Koudekerk richting Alphen geen verkeersbord aanwezig is dat deze voorrangskruising aankondigt. Er zijn alleen haaiantanden aanwezig op het wegdek. Tevens is extra bebording aan beide kanten op de Hoogewaard op zijn plaats, zodat automobilisten opmerkzaam worden gemaakt op het bijzondere karakter van deze oversteek.

Per brief is aan de gemeente gevraagd deze verbeteringen aan te brengen. *Inmiddels zijn de losse markeringspalen op de Hoogewaard dus verwijderd en is de stoep hersteld!*

Henk v.d. Zanden.

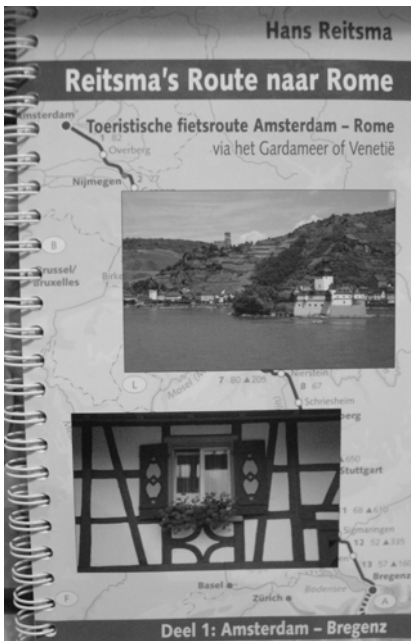
en Als we Nou 'ns Verder de BUS namen?



EEN REISJE LANGS DE RIJN

Deze titel doet u waarschijnlijk denken aan een gezellige bootreis over de Rijn langs de Lorelei met een bezoek aan Keulen, Koblenz, Boppard enzovoorts.

Maar dat zoekt u niet in een blad voor fietsliefhebbers.



Met dat reisje langs de Rijn willen we de ervaringen vertellen van onze fietstocht naar Bregenz aan de Bodensee en langs de Rijn terug.

Op de heenweg hebben we gebruik gemaakt van de route die beschreven is door Hans Reitsma in zijn boekje (drie delen) Reitsma's Route naar Rome.

Deel 1 gaat van Amsterdam naar Bregenz (bij de grens van Duitsland en Oostenrijk).

Dit boekje bevat de routebeschrijvingen van de heenweg en van de terugweg met vermelding van de afstand van de ene beschrijving naar de

andere beschrijving naast een duidelijk kaartje (schaal 1:150.000) per bladzijde.

Daarnaast wordt zeer uitgebreide algemene informatie gegeven over: uitrusting, het weer, eten en drinken, openingstijden, fietsen in

de bergen, hulp van trein, bus of boot, combineren met andere routes. Campings, pensions, hotels en kamerverhuur worden aangegeven op de kaart en met adres in de algemene informatie, net als restaurants en winkels in plaatsen waarlangs men rijdt. Per etappe wordt vermeld welke bezienswaardigheden te bezoeken zijn in de plaatsen die men aandoet of passeert. Het boekje is uitgevoerd in kleur. Het past bovenop de stuurtas.

De route gaat niet helemaal langs de Rijn, maar steekt af en toe een stukje af. Het alternatief wordt wel gemeld of aangegeven. De route kan ook met kinderen gereden worden. Men kan de route ook als pelgrim rijden. Alle drie de delen zijn dan noodzakelijk (met als eindpunt Rome).



Onze fietsen waren op de gewone manier (voor ons tenminste) opgeladen. Dat wil zeggen twee voortassen met onze kleding, een stuurtas voor de waardevolle spullen die we gemakkelijk van de fiets

kunnen pakken, twee achtertassen met slaapzakken, selfinflating matrasjes met hoesjes om er stoeltjes van te maken, keukengerei, brandertjes en alles wat een kampeerder nodig heeft. Bovenop de achtertassen lag de tent. Reparatiespullen voor de fiets en kleding, ehbo-materiaal en een wereldontvanger behoren tot onze standaardkampeeruitrusting. Een fototoestel en mobiele telefoon zijn er de laatste jaren bijgekomen. Bij elkaar weegt dat ongeveer 15 kilo per persoon. Een grammenjager zal het wel met veel minder kunnen, maar wij vinden het niet overdreven.

De fietsen hadden we een paar weken voor ons vertrek uitgebreid laten nakijken. Het is een fiets met 24 versnellingen, zodat ook de heuvels ons geen grote problemen konden opleveren. We zijn geen

uitgesproken grote-afstand-fietsers, maar we kunnen wel een eind wegrijden. Een goede fiets die in de loop der tijd goed is afgesteld helpt wel als er eens iets meer moet worden gereden. We hebben voor we begonnen niet meer geoefend dan we al normaal rijden.

Onze aanlooproute begon in de Achterhoek. Na 60 kilometer kwamen we op de eerste camping aan die op de route lag. De route was tot nu toe goed beschreven zonder veel puzzel.

Bij Roermond fietsten we langs de Rur naar de Rijn toe. De grote plaatsen zien we zelfs in de verte niet liggen. De route die we op de heenweg reden zal ik verder niet gedetailleerd beschrijven, maar wel de ervaring in Duitsland die we hadden op de route.

De weg die we reden was goed berijdbaar. De bestrating

varieerde van asfalt, klinkerbestrating tot gravelverharding. Meer dan 80 % van de route konden we naast elkaar rijden. Op smallere wegen moesten we achter elkaar rijden. Het kleine achteruitkijkspiegeltje is dan wel prettig om te kijken hoe groot de onderlinge afstand is en elkaar niet kwijt te raken.

De beschrijving geeft af en toe iets onduidelijks, maar als we ook op de genoemde afstanden letten gaat het prima.

We verdwalen maar één keer. Gelukkig worden we goed op weg geholpen door een Duitse recreatieve fietser die ons ongeveer 6 kilometer de weg wijst naar waar we de route weer kunnen oppikken. Die hulpvaardigheid bemerken we steeds. We hoeven maar een paar minuten stil te staan om op de kaart te kijken, of automobilisten en voetgangers komen vragen of ze ons kunnen helpen. Als we aarzelend fietsen om te kijken welk paadje we moeten inslaan en er staan toevallig een paar mensen wijzen ze direct de goede weg. Zij zijn ondertussen wel gewend aan die routerijders.

Ook worden we vaak aangesproken in restaurantjes waar we koffie drinken of lunchen. Ze vragen waar we heen gaan en als we dat vertellen, zeggen ze dat er vaker fietsers uit Nederland langs komen.



Op campings zien we regelmatig andere fietsers (alleen of in groepjes) met hetzelfde routeboekje zitten. Een praatje is dan gauw gemaakt en ervaringen worden uitgewisseld. De een is op de heenreis, terwijl de ander teruggaat. Soms zie je dezelfde fietsers een paar dagen later op een andere camping.

In de periode dat wij de route reden waren er erg warme dagen bij. We hebben toen gebruik gemaakt van een boot. Langs de route staan kiosken waar kaartjes gekocht kunnen worden voor een boottocht van aanlegsteiger naar aanlegsteiger. (Dus als een soort lijndienst.) De prijs valt geweldig mee. Bovendien is het leuk om afstanden op een andere manier te overbruggen.

De andere overbruggingsmanier is de trein. Als de hellingen te sterk stijgen op bepaalde trajecten kan de trein uitkomst bieden. Dat is in Duitsland veel gemakkelijker dan in Nederland. De enige moeilijkheid is om een treinkaartje te krijgen. Op de stations zijn geen loketten meer. Alleen een kaartjesautomaat. Met hulp van omstanders blijkt het achteraf gemakkelijk om de goede kaartjes uit de automaat te halen. De fiets is een wat groter probleem, want daarvoor moet je een apart kaartje hebben, maar op bepaalde dagen en in bepaalde streken op bepaalde lijnen is er helemaal geen kaartje nodig. Dat moet je dan maar horen van een persoon die er bekend is. De persoon met rode pet die informatie moet verstrekken of perronopzichter verwijst ons naar de automaten. Een informatiebalie ontbreekt. Op een aantal stations missen we trapgoten of liften om de fiets van het ene perron naar het andere te rijden. In de treinen zijn er coupés om meerdere fietsen neer te zetten. In de trein zetten is erg gemakkelijk.



Na 14 dagen zijn we in Bregenz aangekomen. Voor de terugweg besluiten we om langs de zuidkant van de Bodensee verder te rijden. De route staat aangegeven met bordjes, wat erg gemakkelijk fietst. Bovendien fietsen er zoveel mensen langs de Bodensee, dat het gemakkelijk is om de route te volgen. Veel Duitse gezinnen met kinderen rijden de route rond de Bodensee in hun vakantie. Wordt het slecht weer dan pakken ze de veerpont terug naar hun plaats van vertrek om naar huis te gaan.

Wij volgen verder de route langs de Rijn als terugweg. Hiervoor

kopen we onderweg de routebeschrijving van de "Rhein-Radweg" van uitgeverij Bikeline, die veel fietsroutebeschrijvingen verzorgt van routes in Duitsland.

Deze route volgt de Rijn vanaf de oorsprong in Zwitserland tot in Rotterdam. Bijna overal ziet men de Rijn liggen. Helaas worden nu de grote steden in het Ruhrgebied aangedaan. Ook deze route geeft veel afwisseling. Behalve bij de Bodensee wordt de route aan beide oevers van de Rijn beschreven. Fietsers kunnen zelf kiezen.

Onze ervaringen in Duitsland zijn erg positief. Weinig hoogteverschil op deze twee routes. Wat niet zeggen wil dat we niet af en toe moesten lopen en duwen. Per dag legden we afstanden af van 60 tot 90 kilometer. We vertrokken tussen 8 en 9 uur 's morgens, terwijl we uiterlijk tussen 4 en 5 uur 's middags stopten. Met bezoeken aan terrasjes, rustpauzes, wat fruit eten, fotograferen, gebouwen bekijken, geeft dat een gemiddelde snelheid van ongeveer 10 kilometer per uur. Dat noem ik pas fietsvakantie houden.

Wie meer wil zoeken:

www.fietskaartinformatiestichting.nl

www.fietsen.123.nl

Arno van Zaanen

FIETSACTIEPLAN

Eind 2001 stelde de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) vast. Hierin beschreef de gemeente de verwachte verkeersstromen voor de toekomst, en wat er aan het wegennet moest gebeuren om dat alles in goede banen te leiden.

Ook aan de fietsers was gedacht. Er werd uitgesproken dat het fietsen gestimuleerd moest worden, voor de korte verplaatsingen binnen de gemeente en voor de regionale verplaatsingen tot zo'n 10 kilometer. Dit voornemen zou concreet uitgewerkt worden in een Fietsactieplan.

Helaas duurde het enige jaren



voordat de gemeente daadwerkelijk in actie kwam voor het Fietsactieplan. Maar nu gaat er toch eindelijk iets gebeuren. In september kreeg de Fietsersbond een grote plattegrond van Alphen aan den Rijn, met daarop getekend een netwerk van hoofdroutes en nevenroutes voor fietsen. Het is de bedoeling dat deze routes door de gemeente worden nagelopen, om te zien of ze aan bepaalde eisen van comfort, veiligheid en dergelijke voldoen. Aan hoofdroutes worden daarbij zwaardere eisen gesteld dan aan nevenroutes.

Eerst zal onze afdeling echter naar de plattegrond kijken. We zullen controleren of de getekende routes inderdaad het stempel hoofd- of nevenroute verdienen, en of de ambtenaren geen belangrijke fietsroutes over het hoofd hebben gezien. We hopen hiermee een nog beter en completer fietsrouten netwerk te krijgen.

Rudy van Vliet

3 NOVEMBER 2007 FIETSVERLICHTINGSACTIE

Het is inmiddels een goede traditie in onze afdeling: op zaterdag 3 november wordt de regionale fietsverlichtingsactie gehouden. Voor de dertiende keer zal in Alphen aan den Rijn aan De Vest bij de Aarhof een stand worden ingericht.

Fietsers kunnen hier hun verlichting laten controleren en zonodig laten repareren. De kraam wordt bemenst door (met name) leden van de Fietsersbond.

Bij de stand kan men op de actiedag ook gratis de postcode in zijn of haar fiets laten graveren. Hiermee kan de fiets in geval van diefstal sneller bij de eigenaar worden terugbezorgd. Op alle locaties krijgen mensen met werkende fietsverlichting een passend cadeautje mee.

Behalve bij de stand kunnen fietsers ook terecht bij een groot aantal rijwielhandelaren in de regio: zeven in Alphen aan den Rijn en een tiental in de regiogemeenten.



Omwillen van de ruimte verwijzen we voor de lijst met de deelnemende rijwielhandelaren naar:
www.fietsersbond.nl/alphenaandenrijn.

Nieuw dit jaar is dat scholen de mogelijkheid hebben om een rijwielhandelaar uit te nodigen. Die kan dan van hele klassen tegelijk de verlichting controleren. Bij reparaties hoeft ook in dit geval geen arbeidsloon te worden betaald. Op deze manier worden kinderen en jongeren nog directer geconfronteerd met de noodzaak van goed werkende verlichting.

Na de actie gaat de politie gericht controleren op het voeren van verlichting door fietsers in het donker. Bij niet goed werkende verlichting kan men rekenen op een boete van €20,-. Voor het ontbreken van de voorgeschreven reflectie geldt een even hoge boete. Mede dankzij streng optreden van de politie rijdt tegenwoordig een ruime meerderheid van de fietsers met licht. Vijf jaar geleden was dit nog maar 35%, nu is het wel 65%. De actie is bedoeld om deze meerderheid verder te vergroten.

Net als de afgelopen jaren maakt de actie deel uit van de landelijke campagne onder het motto 'Val op. Daar kun je mee thuis komen.' In onze regio wordt op 3 november tevens een autoverlichtingsactie gehouden.

Ook helpen?

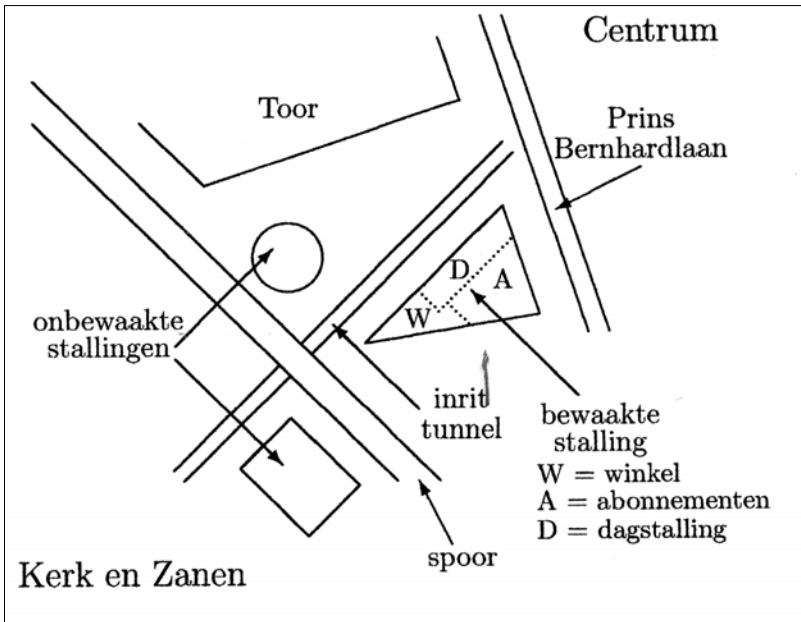
Lijkt het u wat om te helpen bij de fietsverlichtingsactie? Voor een hele dag, een halve dag of een uurtje? Meldt u dan aan bij ondergetekende. Het is leuk en dankbaar werk!

Rudy van Vliet

NIET BLIJ MET NIEUWE STALLING

Veel fietsers zijn niet blij met de plannen voor een nieuwe bewaakte stalling bij het station van Alphen aan den Rijn. Toch is dit voor de meesten geen reden om de stalling in de toekomst te gaan mijden. Dit bleek uit een enquête van de Fietsersbond afgelopen voorjaar.

De omgeving van het station van Alphen aan den Rijn wordt momenteel onder handen genomen. Hierbij wordt onder andere ter hoogte van het station een fiets- en voetgangerstunnel gerealiseerd. Aan de zuidoostzijde van de inrit van de tunnel aan de kant van het centrum komt een nieuwe bewaakte fietsstalling, die de huidige stalling van Oldenburger zal vervangen. Verder komen er ook twee nieuwe onbewaakte stallingen: aan weerszijden van het spoor één (zie plaatje).



Voordeel van de nieuwe **bewaakte** stalling is dat die van de eerste tot de laatste trein gebruikt kan worden. Ter vergelijking: de huidige stalling sluit om 24:00 uur, terwijl de laatste trein pas om 00:53 binnen komt rollen. Nadeel is echter dat de bewaakte stalling deels geautomatiseerd wordt. Er zal slechts van 7:00 uur tot 19:00 uur personeel aanwezig zal zijn. Buiten die tijden dient men gebruik te maken van automatische poortjes, die met behulp van een speciale pas of een chipknip te bedienen zijn. Wie van de dagstalling gebruik wil maken, zal altijd (ook overdag) via de automatische poortjes naar binnen en naar buiten moeten.

Probleem met de poortjes is dat ze niet heel gebruikersvriendelijk zijn. Zeker voor incidentele gebruikers, voor mensen die niet zo lenig zijn (ouderen bijvoorbeeld) en mensen met een bijzondere fiets (een

bakfiets, of met een kinderzitje) kan het een probleem zijn om de poortjes met hun fiets te passeren. Verder lijkt de afwezigheid van personeel in de avonduren niet goed voor de sociale veiligheid. Weliswaar is er permanent cameratoezicht, maar daar heb je niet meteen wat aan als je wordt lastiggevallen in de stalling. Nog afgezien van de vraag of er permanent iemand naar de beelden van de camera's kijkt, of dat ze alleen bij incidenten achteraf worden bekeken. En een nooduitgang komt in de plannen niet voor.

Om te weten hoe fietsers over de nieuwe bewaakte stalling denken, hebben we eind april van dit jaar een enquête gehouden. We kregen 29 ingevulde formulieren terug. Hieruit bleek dat ongeveer de helft van de mensen niet blij is met de plannen vanwege de sociale onveiligheid, een kwart vindt de poortjes niet praktisch, maar ook is er een kwart dat de plannen een verbetering noemt. Deze drie categorieën overlappen soms, bijvoorbeeld omdat iemand zowel de voor- als de nadelen noemt.

Opvallend was dat de meeste mensen die ongelukkig zijn met de plannen, de stalling in de toekomst toch zullen blijven gebruiken. Wellicht maakt men vooral overdag gebruik van de stalling of is men bereid een klein risico of enig ongemak te accepteren.

We hebben de gemeente op de hoogte gesteld van de uitslag van de enquête. Verder zal de landelijke Fietsersbond, die ook niet te spreken is over de grootschalige automatisering van fietsenstallingen, onze enquête meenemen in het overleg met ProRail.

Geen nooduitgang

Zoals gezegd is er in de nieuwe bewaakte fietsenstalling geen nooduitgang voorzien. Wat ons betreft is dat een extra reden om niet blij te zijn met de plannen. Immers, als je wordt lastig gevallen in de stalling, wil je zo snel mogelijk de stalling kunnen verlaten. En dan moet je niet gedwongen zijn om eerst je pasje of je chipknip uit je binnenzak op te diepen, en die in een kaartlezer te steken of daarbij te houden.

Hetzelfde geldt als er brand zou uitbreken in de stalling. We kunnen ons dan ook moeilijk voorstellen dat de brandweer met de huidige plannen akkoord zal gaan. We zullen op dit punt zeker de vinger aan de pols houden.

Voor details van de enquête, en meer informatie over de plannen in Alphen aan den Rijn, alsmede ervaringen bij andere geautomatiseerde stallingen: www.fietsersbond.nl/alphenaandenrijn

Rudy van Vliet

TE WEINIG REKKEN BIJ HET STATION.

Bij het station in Alphen aan den Rijn zijn aan de centrumzijde van het spoor te weinig rekken. De Fietsersbond heeft dit aangekaart bij de gemeente. Ook de plannen voor de nieuwe stationsomgeving zouden moeten worden bijgesteld.

In 2003 heeft onze afdeling van de Fietsersbond drie keer geteld hoeveel fietsen er stonden in de onbewaakte stallingen bij het station in Alphen aan den Rijn. We concludeerden toen dat er voldoende



rekken beschikbaar waren. Weliswaar stonden er heel wat fietsen buiten de rekken, maar daar stonden voldoende lege plekken tegenover. Kennelijk waren bepaalde

fietsers te lui om vijftig meter extra te lopen.

In de PedaalRidder van afgelopen voorjaar haalden we een landelijk onderzoek aan waaruit bleek dat het aantal treinreizigers dat met de fiets naar het station komt in vijf jaar tijd hard gegroeid was. Omdat we vervolgens ook bij het station in Alphen aan den Rijn wel weer erg veel fietsen buiten de rekken zagen staan, hebben we de afgelopen weken weer eens tellingen gehouden.

Dat was wel even schrikken. Op twee donderdagochtenden telden we zowel aan de centrumzijde van het spoor als aan de kant van Kerk en Zanen.

We keken hoeveel rekken er stonden, hoeveel fietsen in de rekken stonden en hoeveel fietsen daarbuiten. De uitkomst was als volgt:

	Centrum 903 plekken	Kerk en Zanen 644 plekken	Totaal 1547 plekken	Kluizen 50 plekken
Datum	bezet	bezet	bezet	bezet
27-09-2007	781+184	460+34	1241+218	18
11.30 uur	106,9%	76,7%	94,3%	36%
04-10-2007	799+197	428+32	1227+229	19
11.15 uur	110,3%	71,4%	94,1%	38%

Hierin betekent bijvoorbeeld 781+184 dat er 781 fietsen in de rekken stonden en 184 buiten de rekken. In totaal waren er dus 965 fietsen. Omdat er plek is voor 903 fietsen, betekent dat een bezettingsgraad van 106,9%. De fietsen buiten de rekken zijn meegeteld bij de procentuele bezettingsgraad, om na te gaan of er in principe voldoende capaciteit is om alle fietsen te stallen. Als er niet voldoende rekken zijn, wordt het namelijk wat moeilijker om van fietsers te eisen dat ze hun fiets keurig in een rek zetten.

Hoewel dit een telling op maar twee dagen betreft, zijn de cijfers voor de centrumzijde alarmerend.

Zelfs als alle rekken benut zouden worden, zouden de fietsen er niet in passen.

Omdat het niet realistisch is te verwachten dat fietsers vanuit het centrum met hun fiets naar de andere kant van het spoor slalommen als ze op spoor 1 de trein moeten nemen, is uitbreiding van de onbewaakte stalling hard nodig.

Verder viel het op dat de rekken die het laatste jaar zijn bijgeplaatst en/of verplaatst vanwege de werkzaamheden in de Stationsomgeving vaak niet berekend zijn op de brede fietssturen

van tegenwoordig.

Waar wordt geadviseerd om per fietsplek een hart op hart-afstand (breedte) van 37,5 cm te hanteren, komt nog vaak een afstand van 30 cm voor. Dan is het niet vreemd dat nóg meer mensen zich genoodzaakt zien hun fietsen buiten de rekken te zetten: ze passen simpelweg niet in een rek.

Daarnaast constateerden we dat enkele tientallen fietsplekken in beide onbewaakte stallingen zijn overwoekerd door gras en struikgewas. Om de benutting van de rekken die er wel zijn te bevorderen zou het goed zijn als de hinderlijke begroeiing wordt verwijderd.

Groei sinds 2003

Ter vergelijking geven we ook de uitkomst van de meting op de drukste dag vier jaar geleden:

	Centrum 864 plekken	Kerk en Zanen 501 plekken	Totaal 1365 plekken	Kluizen 50 plekken
Datum	bezet	bezet	bezet	bezet
03-09- 2003	711+96	328+6	1039+102	25
12.00 uur	93,4%	66,7%	83,6%	50%

(zie de PedaalRidder van oktober 2003).

Ofwel: het aantal rekken is aan de centrumzijde met 4,5% toegenomen, maar het aantal fietsen (gemiddeld over de twee tellingen) met 21.5%.

Aan de zijde van Kerk en Zanen is het aantal rekken met 28,5% toegenomen, en het aantal fietsen met 42.8%.

De groei van het aantal fietsen aan de zijde van Kerk en Zanen kon nog wel worden opgevangen binnen de capaciteit, maar de groei aan de centrumzijde dus niet.

In de plannen voor de nieuwe stationsomgeving komen er aan de centrumzijde 1000 plekken en aan de zijde van Kerk en Zanen 550 plekken. Met de cijfers uit 2003 in ons achterhoofd leek ons dit voldoende. En bij de laatste tellingen zou dit nog net voldoende zijn geweest.

Echter, kijkend naar de groei van de laatste jaren moeten we er rekening mee houden dat het al snel te weinig zal zijn.

We hopen dat de gemeente de plannen voor de toekomst nog kan

en wil bijstellen.

Rudy van Vliet

KORTING VOOR LEDEN

Leden van de Fietsersbond kunnen korting krijgen bij 500 fietsenwinkels in heel Nederland. Een compleet overzicht vindt u op:

www.fietsersbond.nl/winkels

Op dit moment kunt u in onze regio bij de volgende zaken korting krijgen op vertoon van uw lidmaatschapskaart:

Alphen aan den Rijn:

- Bakker Fietsen, Bloemhofstraat 43,
- Bike-Center Samplonius, Oudshoornseweg 166,
- De Bruin Bike Totaal, Aarkade 1,

Koudekerk aan den Rijn:

- Tweewielercentrum Van der Post, Dorpsstraat 45a.

In het algemeen geven bovenstaande zaken 10% korting op onderdelen en accessoires. De precieze voorwaarden per rijwielhandelaar vindt u op bovengenoemde website. In ieder geval wordt de website 'dagelijks uitgebreid', dus er kunnen meer zaken in onze regio bijkomen.

RIJWIELHULPKISTEN

Een lekke band of andere pech onderweg? Geen nood! De ANWB heeft verspreid over Nederland ANWB Rijwielhulpkisten verhuurd aan een groot aantal horecabedrijven, campings en fietsenstallingen, de zogenaamde ANWB Fietsservicepunten.

EHBO-kist voor de fiets

Deze EHBO-kisten voor de fiets bevatten bandenplakmiddelen, een fietspomp, moersleutels en speciaal fietsgereedschap. Een verbanddoos ontbreekt evenmin. Na het halen van de sleutel bij de beheerder van het fietservicepunt kunt u gratis gebruikmaken van de inhoud van de kist.

FIETS IN DE TREIN

Als u uw fiets wilt meenemen in de trein, dan kan dat eenvoudig vanaf meer dan driehonderd NS stations.

Regels

De regels zijn als volgt. U koopt, behalve een kaartje voor uzelf, ook een dagkaart voor uw fiets. Als de loketten gesloten zijn, kunt u altijd terecht bij de kaartjesautomaat. U zet zelf uw fiets in de bagagecoupé, die herkenbaar is aan een blauwe sticker met een fiets boven de deur. Het is niet toegestaan de bagage op de fiets te laten zitten. Wij raden u aan de bagage er van te voren af te halen. Dit maakt het in- en uitladen gemakkelijker. U kunt het beste uw fiets zo stabiel mogelijk neerzetten in de trein. Sommige treinen hebben daarvoor speciale klemmen.

Restricties

In de maanden juli en augustus kunt u uw fiets op elk gewenst tijdstip meenemen. Gedurende de overige tien maanden mag u uw fiets niet meenemen tijdens de ochtend- en avondspits (van 6.30 uur tot 9.00 uur en van 16.30 uur tot 18.00 uur). Een dagpas voor uw fiets kost € 6,--.

SERVICENUMMER GEMEENTE

Als u klachten hebt over:

- het onderhoud van wegen,
- overwoekering van fietspaden door begroeiing,
- gevaarlijke verkeerssituaties,
- slechte verlichting,
- enzovoorts,

kunt u via het servicenummer van de gemeente Alphen aan den Rijn verbetering van de situatie bereiken.

0800-0232223