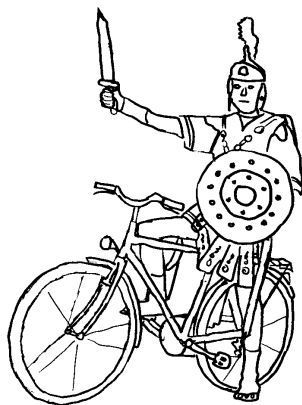


PedaalRidder

Jaargang 16, nummer 1

Oktober 2011



Afdeling Alphen aan den Rijn e.o.
Van Reedestraat 32
2406 TW Alphen aan den Rijn

Hebt u vragen, dan kunt u terecht bij een van onze actieve leden op onderstaande adressen.
Ze zijn gemakkelijk bereikbaar, zowel telefonisch als schriftelijk.

John Bakker

Erik Bruijn (voorzitter)

Albert Klooster (vice-voorzitter)

Rudy van Vliet (secretaris/penningmeester)

Henk van der Zanden

email:
alphenaandenrijn@fietsersbond.nl

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



Vooraf

De zomervakantie ligt al weer enige tijd achter ons. Het ‘fietsen voor het plezier’ is voor veel mensen weer ingeruild voor het ‘fietsen om ergens te komen’ (werk, school,...). De Fietzersbond blijft echter ook in de zomermaanden alert op de belangen van fietsers. In deze editie van de PedaalRidder vindt u een selectie van waar we ons de afgelopen tijd mee hebben beziggehouden. En van wat we hebben bereikt.

U zult zien dat onze afdeling Alphen aan den Rijn e.o. werkelijk meer omvat dan Alphen aan den Rijn alleen. Sinds het samenstellen en de publicatie van een knelpuntennota voor Kaag en Braassem afgelopen voorjaar, zijn we ook daar zeer actief. Op vele punten proberen we, o.a. in overleg met de gemeente, situaties voor fietsers te verbeteren.

Misschien een idee voor de fietsers in (de kernen van) Nieuwkoop en Rijnwoude...

Hoe dan ook, veel leesplezier!

Succes in de Steekterpoort!

In de zuidoost hoek van Alphen aan den Rijn wordt het bedrijventerrein Steekterpoort ontwikkeld. Er zijn ook nieuwe wegen en fietspaden neergelegd, alsmede twee rotondes, vlak bij elkaar. De ene ligt in de Steekterweg, de andere 200 meter de polder in.

Beide rotondes liggen binnen de bebouwde kom. Afgelopen voorjaar, toen de plannen gepresenteerd werden, vroeg de Fietzersbond daarom aan de gemeente of de fietsers op de rotondes ook voorrang zouden krijgen. Volgens een landelijke richtlijn hoort dat namelijk op rotondes binnen de bebouwde kom.

In augustus 2011 kregen we te horen dat dit inderdaad het geval zou worden. Dat was niet helemaal vanzelfsprekend: bij de rotonde in de Steekterweg was het door de gemeente al zo geregeld, maar bij de rotonde ‘in de polder’ niet. Daar stonden de haaiantanden en de voorrangsborden ‘verkeerd’. Niet alleen in de plannen, maar ook al in werkelijkheid.

Dit wordt echter gecorrigeerd. Op het moment van schrijven (begin oktober) zijn er al wal haaiantanden goed gezet, en is men bezig om het fietspad langs de rotonde van rood asfalt te voorzien. Zodat het duidelijk is voor automobilisten dat ze een fietspad kruisen, waar ze voorrang moeten verlenen.

Fietsrotondes, wat vindt u ervan?

Kleine fietsrotondes, ze schieten in Alphen aan den Rijn (bijna letterlijk) als paddestoelen uit de grond. En ze zorgen voor discussie. Er zijn fietsers die er een hartgrondige hekel aan hebben, en er zijn fietsers die er soms het nut wel van inzien.

Wat zijn dat dan: kleine fietsrotondes? Een plaatje zegt meer dan 100 woorden, dus bij deze een voorbeeld van (een van) de oudste fietsrotonde(s) in Alphen,



Fietsrotonde bij onderdoorgang Kennedylaan.

Ze zijn gewoonlijk erg klein, met een diameter van 100 tot 150 cm. Ze zijn ongeveer 10 jaar geleden geïntroduceerd. Ze lijken als doel te hebben om de snelheid van het fiets- (en destijds ook bromfiets-)verkeer af te remmen en om de stromen fietsers uit verschillende richtingen te scheiden.

Sinds enkele jaren geldt de regel dat bromfietsen ook op de autoweg mogen of moeten. Dat is gelukkig in Alphen aan den Rijn zeer uitvoerig toegepast. Voor het afremmen van de bromfietsers zijn de fietsrotondes dus niet meer nodig. En om de andere redenen...?

De rotondes hebben ook nadelen. De bochten zijn lastig te maken zonder af te remmen. Zoals bekend hebben met name fietsende ouderen last van afremmen, omdat daarna weer energie nodig is om op snelheid te komen. Die energie is een van de redenen van ouderen om de fiets te laten staan en de auto te gebruiken. Voor de jonge fietsertjes is het nadeel van deze rotondes dat zij wat minder goed balanceren bij lage snelheden (onder de 12 km/uur). Voor hen is er dus een veiligheidsrisico.

Een vaak terugkerende vraag bij fietsers is hoe ze een fietsrotonde moeten passeren. Moet je, net als bij een gewone rotonde, altijd rechtsom, tegen de wijzers van de klok rijden? Of mag je als je linksaf slaat ook afsnijden,

voor de fietsrotonde langs? Wat dit laatste betreft kunnen we duidelijk zijn: je mag een fietsrotonde passeren, zoals je zelf wilt. Maar om botsingen te vermijden, is het wel aan te raden om daarbij rekening te houden met andere fietsers.

Waar we erg benieuwd naar zijn, is wat ú van de fietsrotondes vindt. Bij deze derhalve een uitnodiging om een reactie te schrijven, uiteraard voorzien van een degelijke argumentatie. U kunt dat doen naar de adressen voorin dit blad.

Overleg Oude Wetering

Op woensdag 29 juni 2011 was er een overleg van de gemeente Kaag en Braassem met Buurtpreventie Mooi Botenwijk Zuid en de Fietsersbond. Er waren drie agendapunten:

1. Evaluatie Watergang Oude Wetering

De nieuwe drempel op de Watergang ter hoogte van de Grundel en de aanpassing van verkeer-van-rechts-heeft-voorrang, lijkt de snelheid van auto's op enkele plekken te verlagen. Maar als op de Watergang de 30 km werkelijk gehandhaafd moet worden, zal deze weg geheel herzien moeten worden. Op alle kruispunten verhogingen, rode fiets suggestie stroken etc. Misschien zelfs het asfalt vervangen door klinkers. De gemeente vindt het belangrijk dat dit opgepakt wordt, maar dit is vanwege de hoge kosten een lange termijn (jaren) traject.

2. Doorgaand fietsverkeer door Botenwijk zuid Oude Wetering

Er is geen goede fietsontsluiting vanaf de Kruidenwijk en vervolgens door de Botenwijk richting de Watergang/Rembrandt van Rijnsingel. De Kruidenwijk moet via de Watergang, want de ijsbaan heeft geen doorgaande mogelijkheid. Geheel westelijk van de Botenwijk is er wel een doorgaande route (vanaf ijsbaan Grundel/Schoener via de Klipper tot aan de Tjalk), maar deze stopt op de Tjalk (een sloot en vijver). Hier zou een fietsbrug moeten komen en vervolgens een doorgaande fietsverbinding tussen de basisscholen door naar de Watergang. De gemeente vindt het een mooi (niet realiseerbaar?) plan, en de buurtpreventie vraagt de gemeente dit eens nader te bekijken. Het zou wellicht passen binnen een toekomstvisie van fietsveilig/-vriendelijk maken van de Kruidenwijk en Botenwijk.

3. Autoschade en vandalisme door fietsverkeer door Botenwijk

1. Op parkeerterrein Punter worden van tijd tot tijd auto's (in het weekend) moedwillig beschadigd. Hoogstwaarschijnlijk door fietsende (hang)jeugd in de nacht. Bewoners willen graag de loopbrug afgesloten hebben, zodat deze fietsers niet meer op dit parkeerterrein blijven hangen.

2. Op parkeerterrein Aak worden auto's beschadigd door fietsers welke er langs en tussendoor fietsen. Fietsers mijden de Watergang en fietsen (het is meer slalommen) door de woonwijk over voetpaden en tussen auto's door. Voor ouders met jonge kinderen lijkt dit een logische keuze gezien de (kinder)fietsonvriendelijke Watergang. Afsproken is dat de gemeente na de zomer een bezoek brengt aan deze plekken. Bekeken moet worden:

- Verlichting parkeerterrein Punter (dynamisch; led straatverlichting gaat feller branden indien iemand in de buurt komt?).
- Loopbrug Punter wel of niet af te sluiten voor fietsverkeer? Maar wat dan met kinderwagens, rollators en scootmobielen?
- Fietsdoorgang maken op parkeerterrein Aak (ten koste van een parkeerplek?)

Tevens zou de voorgestelde fietsontsluiting van Kruidenwijk, door Botenwijk richting Watergang/Rembrandt van Rijnsingel eens bekeken kunnen worden.

John Bakker

Nieuws over de Fietsknelpuntennota 2011 voor de gemeente Kaag en Braasem

Zoals bekend is deze nota op 15 maart 2011 aan de verantwoordelijke wethouder Ton van Velzen gepresenteerd. Een werkgroepje binnen de gemeente onderzoekt momenteel welke verbeteringen voor fietsers op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. Bovendien wordt er contact gezocht met de gemeente Haarlemmermeer inzake knelpunten waar de beide gemeentes aan elkaar grenzen.

Fietspad langs de Molenkade weer uitgesteld

Er leek schot te zitten in de aanleg van het fietspad langs de Molenkade in Leimuiden, want er was een samenwerkingsovereenkomst gesloten met een aantal partijen in het kader van de Leidsche Ommelanden. Er was een overeenkomst met grondeigenaren in zicht, maar helaas kan het fietspad achteraf

om waterstaatkundige redenen niet over de dijk worden gerealiseerd. Er moet dus opnieuw met grondeigenaren worden gesproken zodat een en ander wel weer even kan gaan duren. Eind jaren tachtig waren al gronden aangekocht door de toenmalige gemeente Leimuiden, maar veel schot zit er helaas niet in de aanleg van dit zozeer gewenste fietspad.

Fietsers blijven welkom op het Batehofplein in Woubrugge

Het was even schrikken toen de voorlichting van de gemeente Kaag en Braassem in het Witte Weekblad van 27 juli j.l. meldde dat voortaan alleen voetgangers welkom zouden zijn op het winkelplein van de Batehof in Woubrugge. Behalve fietsers die hun boodschappen willen doen en zo dicht mogelijk bij de winkel hun fiets willen stallen, zouden ook klanten van de aan het Batehofplein gevestigde fietsenzaak hun nieuwe fiets niet meer op het plein kunnen uitproberen. Gelukkig bleek het allemaal op een misverstand te berusten en hoefde de Fietsersbond niet in actie te komen tegen deze maatregel.



Fietsen toch toegestaan.

Herinrichting van de Kerkstraat in Hoogmade

Met de uitslag van een enquête in de hand, waarbij bewoners gestemd hebben om de bus ook in de toekomst dóór deze kern te laten rijden, gaat de gemeente Kaag en Braassem de Kerkstraat eind 2011 herinrichten. De herinrichting moet duurzaam en busvriendelijk worden en de Fietsersbond gaat er

van uit dat de diverse huidige ongelukkige wegversmallingen verdwijnen en vervangen zullen gaan worden door wegversmallingen zonder asverspringing en mét opvangfietspaden. In de onlangs uitgebrachte “Fietsknelpuntennota 2011 voor de gemeente Kaag en Braassem” heeft de bond hier om verzocht.

Fietsvriendelijk drempels op Parallelweg in Hoogmade

Op de Parallelweg van de kern Hoogmade naar de sportvelden wordt vaak te snel gereden. Hier waren veel klachten over binnengekomen via de diverse sportverenigingen aldaar. In overleg met de Fietsersbond heeft de gemeente besloten tot aanleg van een drietal fietsvriendelijk drempels en de herinrichting van dit stukje weg naar een 30 km/uur regime. Het verzoek van de Fietsersbond om auto's naar de sportvelden direct vanaf de N446 het parkeerterrein op te laten rijden, door het reeds aanwezige hek, is helaas door de provincie niet gehonoreerd.

Weinig verbetering voor fietsers bij herinrichting Leidseweg door Oud-Ade

De gemeente Kaag en Braassem is niet bereid €800.000,- uit te trekken voor een vrijliggend fietspad langs de Leidseweg door de kern Oud-Ade. Wel is het de bedoeling dat er ter plaatse een trottoir komt waar kleine kinderen ook op zouden mogen fietsen. Utilitair fietsverkeer, schoolkinderen en het recreatieve fietsverkeer zal in de toekomst, net als nu, tweemaal de Leidseweg moeten oversteken. De Fietsersbond betreurt het dat de kostbare herinrichting zoals die nu op tafel ligt géén verbetering voor de vele fietsers zal opleveren.

Soap rond de Ruigekade

Onlangs heeft de gemeente Rijnwoude het deel van het fietspad op de Ruigekade in Koudekerk van nieuw asfalt voorzien. De Fietsersbond vroeg zich af waarom het gedeelte van Leiderdorp ook niet direct is meegenomen. Navraag leert dat de gemeente Leiderdorp dit fietspad het liefst wat zou willen verbreden, maar dat het Hoogheemraadschap Rijnland géén waterwegen wil versmallen. Waarom Rijnwoude haar gedeelte van de Ruigekade wel netjes kon uitvoeren is onduidelijk. Intussen wordt de fietser geconfronteerd met een armoedig stukje fietspad. Hij/zij is dus uiteindelijk de dupe van deze soap.

Pontje over de Grecht bij Woerdense Verlaat

De populaire fietsroute langs de Meije en de Oude Meije wordt binnenkort uitgebreid omdat er vrijwel zeker een onbemand fiespontje komt over het riviertje de Grecht. Fietsers kunnen dan via de Toegang de Houstkade bereiken. Op deze wijze zal het gebied rond de dorpen Kanis, Kamerik en Kockengen uit onze richting sneller te befietsen zijn. Voor de recreatieve fietsers lonkt bovendien de mooie route langs het Oortjespad. De gemeente Nieuwkoop heeft het initiatief genomen tot de realisering van dit fietspontje.

Obstakels op straat, vervolg

Zoals wellicht bekend heeft de Fietsersbond bezwaar aangetekend tegen het slechts beperkt handhaven door de gemeente Alphen aan den Rijn van de regels voor terrassen in de Julianastraat, in het bijzonder dat van Alle Hens. In onze knelpunten nota van mei 2009 maakten we al melding hiervan: de onoverzichtelijk situatie in het nieuwe centrum met haar reclameborden, fietsenrekken, uitstallingen en terrassen. En een regengoot die regelmatig moet worden overgestoken.

Inmiddels heeft de bezwarencommissie de partijen gehoord op 19 april 2011 en op 4 mei advies uitgebracht aan het College van B&W (wij hebben hiervan geen kopie gekregen). De gemeente heeft ons op 1 juni gemeld dat de bezwarencommissie heeft geconcludeerd dat de gemeente ons verzoek om handhaving te beperkt heeft opgevat. Er is aan de gemeente geadviseerd om onze bezwaren gegrond te verklaren en ons verzoek om handhaving alsnog volledig te onderzoeken. De gemeente zou voor 18 juli 2011 een nieuw besluit op ons bezwaar nemen (is nog niet binnen...).



Terrassen in de Julianastraat.

Er is inmiddels wel een voornemen tot handhaving en een brief aan de exploitant om het terras 's nachts op te ruimen en de vaste parasols verrijdbaar te maken. De exploitant lijkt zich hieraan te houden.

Dit alles is nog maar net op tijd, want in het ernaast gelegen pand is in de plaats van discotheek Choices een restaurant gekomen. en dat is ook al gestart met een vaste uitbouw op straat. Daarnaast valt het ons op dat reclameborden in deze straat steeds verder uit de gevel worden geplaatst. Ook daarop zullen we zo nodig actie ondernemen zodat de straat weer beschikbaar komt voor de wandelende en fietsende Alphenaren. Omdat de Julianastraat toch al een moeilijk gebied betreft, met 'shared space' en tegelijk een hoofd-fietsroute van station naar Ridderveld, zullen we hier extra alert op blijven.

Henk van der Zanden

Fietsenstalling Kerk en Zanen uitgebreid?

De Fietsersbond telt regelmatig de fietsen in de onbewaakte fietsenstallingen op het station in Alphen aan den Rijn. Hierbij viel het ons op dat de onbewaakte stalling aan de zijde van Kerk en Zanen overvol was. Letterlijk, want op een totaal van 612 rekken telden we op een dinsdag in april 2011 623 fietsen. Op een willekeurige maandag (met regen!) in september 2011 kwamen we zelfs op 646 fietsen. De bezetting was dus 105,6%.



Duidelijk vol.

De telling in april en enkele tellingen in mei 2011 waren aanleiding voor ons om de gemeente te vragen om uitbreiding van de fietsenstalling aan deze zijde van het station. Weliswaar kunnen fietsers vanuit Kerk en Zanen gemakkelijk onder het spoor doorrijden naar de Fietsappel, maar daar is onderin ook geen plek te vinden. Dan zet men de fiets liever 'los' in de stalling aan de

‘eigen’ kant. Dat maakt die stalling rommelig, en het vergroot de kans op beschadigingen, bij omvallen of omwaaien van de fiets.

Je zou natuurlijk kunnen zeggen dat dat de eigen verantwoordelijkheid van de fietser is. Op de bovenste verdieping van de Fietsappel of verderop aan de centrumzijde is immers ruimte genoeg. Inderdaad, nóg wel. Nu is aan centrumzijde nog een groot deel van de ‘oude stalling’ beschikbaar, van voordat de stationsomgeving op de schop genomen werd. Maar als de stationsomgeving verder ontwikkeld wordt, zal dit waarschijnlijk verdwijnen, en is er aan de centrumzijde ook een tekort. En op de korte termijn zal er een groot aantal fietsen extra naar het station komen, als het busstation wordt terugverhuisd van de Havenstraat naar het NS station. Volgens planning gebeurt dit de komende maanden. Er moet dus uiteindelijk toch iets gebeuren. Dan kun je het beste maar direct bij de behoefte aansluiten.

In reactie op onze brief heeft de gemeente laten weten dat ze de mogelijkheid van extra rekken aan de zijde van Kerk en Zanen onderzoekt. Het zou dan gaan om etagerekken, boven de huidige rekken dus. Daarnaast bestaat de kans dat er aan de centrumzijde rekken bij het nieuwe busstation komen.

Rudy van Vliet

Aanpassingen Langeweg in Roelofarendsveen

Op woensdag 6 juli 2011 organiseerde de gemeente Kaag en Braassem een informatieavond voor aanwonenden van de Langeweg, Fietzersbond en overige belangstellenden.

Naar aanleiding van een dodelijk ongeluk met een fietster vorig jaar, wordt bekeken welke aanpassingen er nodig en gewenst zijn om de snelheid van het autoverkeer op de Langeweg te verlagen en de fietsveiligheid te vergroten. Dit fietsknelpunt is opgenomen in de Fietsknelpunttennota Kaag en Braassem 2011, pagina 33. De huidige wegversmallingen werken alleen voldoende snelheidremmend, als er veel (auto)verkeer is.

De volgende twee opties zijn door de gemeente gepresenteerd:

- Slalom wegversmallingen met 1-zijdige fietsdoorgang
- Wegversmallingen met drempel en aan beide zijden fietsdoorgang

De door de Fietzersbond gevraagde optie om eenrichtingsverkeer in te stellen werd niet gepresenteerd. Desgevraagd antwoordde de gemeente dat dit was, omdat die optie door de gemeente in een eerder stadium is afgewezen.

Door een aanwezige werd gevraagd waarom in dit deel van de gemeente niet alle wegen 30 km zone zijn geworden, behalve de doorgaande Alkemadelaan. De rest van de wegen zijn tenslotte geen doorgaande (ontsluitings-)wegen,

maar wegen om de woningen te bereiken. Het antwoord van de gemeente hierop was dat enkele jaren terug is besloten welke wegen wel en welke niet 30 km zone moeten worden en dat dit besluit dan geheel herzien zou moeten worden. Gevraagd werd ook om op te treden tegen de parkeeroverlast (door bezoekers van de jachthaven) ter hoogte van de Galgekade. De Langeweg wordt door veel mensen gebruikt als verbinding ('sluipverkeer') naar de Digros. Ter hoogte van de Galgekade wordt in de bocht hard gereden en minder valide mensen hebben zeer veel moeite met (veilig) oversteken.

Alle aanwezigen konden vervolgens met positieve ideeën en negatieve reacties op voorstellen komen en deze noteren en op een grote plattegrond van de Langeweg.

Enkele nieuwe ideeën:

- Langeweg ter hoogte van Plantage afsluiten voor autoverkeer
- S-bocht maken ter hoogte van parkeerterrein Langeweg

Een negatieve opmerking:

- Slalom wegversmallingen met 1-zijdige fietsdoorgang is een slechte keuze. Deze vorm van wegversmalling vereist veel verkeer om werkelijk de snelheid van auto's te verminderen en de fietsveiligheid te vergroten. De ervaringen met deze wegversmallingen langs de Ringvaart zijn niet goed.

Er zijn uiteindelijk nog meer opmerkingen genoteerd en ideeën geopperd. Het geheel wordt door de gemeente verder uitgewerkt.

John Bakker

Alphen aan den Rijn geen Fietsstad 2011

Alphen aan den Rijn wordt geen Fietsstad 2011. Onderzoekers van het landelijk bureau van de Fietsersbond hebben in augustus uit zeventien kandidaat-gemeenten vijf andere gemeenten genomineerd, voor de uiteindelijke verkiezing in november. Voor de Fietsersbond, afdeling Alphen aan den Rijn e.o. kwam dit niet geheel onverwacht.

De laatste jaren heeft de gemeente wel veel gedaan om het fietsen in Alphen aan den Rijn te verbeteren. Er zijn echter nog veel verbeteringen nodig en mogelijk. Alphen aan den Rijn is nog niet klaar voor de titel Fietsstad 2011, maar als de gemeente in een hogere versnelling doorgaat met het verbeteren van fietsvoorzieningen, dan zijn wij er van overtuigd dat zij bij een volgende Fietsstadverkiezing een veel grotere kans maakt. Daarom roepen wij de gemeente op om voortvarend door te gaan met het verbeteren van het fietsklimaat.



Fietsstad 2011

De verkiezing van de Fietsstad 2011 is een initiatief van de landelijke Fietsersbond. De titel wordt door een onafhankelijke jury toegekend aan de meest fietsvriendelijke gemeente van Nederland. Er wordt hierbij gelet op alles wat er voor de fiets wordt gedaan, met extra aandacht voor het thema 'onderweg naar school'. De genomineerde gemeenten zijn: Den Bosch, Harderwijk, Houten, Groningen en Pijnacker-Nootdorp. Op de website www.fietsstad2011.nl kunnen fietsers hun mening geven over de nominaties. Bezoekers kunnen ook stemmen op hun eigen favoriet. De winnaar wordt op 17 november 2011 bekend gemaakt.

Verbeterpunten

Elke gemeente die zich voor de verkiezing heeft aangemeld ontvangt van de Fietsersbond een rapport met lokale aanbevelingen. De Fietsersbond afdeling Alphen aan den Rijn en omstreken is erg benieuwd naar dit rapport en vraagt de gemeente Alphen aan den Rijn met de aanbevelingen aan de slag te gaan en het rapport te bespreken met de gemeenteraad. Vooruitlopend hierop meldt de Fietsersbond dat het belangrijk is dat de gemeente de komende jaren vooral investeert in de volgende verbeteringen:

- het betrekken van de Fietsersbond bij grootschalige verkeersprojecten. De gemeente stelt fietsers weliswaar regelmatig centraal bij het maken van infrastructurele projecten, maar de kennis en ervaring van de Fietsersbond wordt hierbij onvoldoende gebruikt. Het komt vaak voor, dat de Fietsersbond door externe partijen / belanghebbenden wordt geïnformeerd of dat ontwikkelingen al in een (te) ver stadium zijn om nog invloed te hebben.
- het beperken van overlast voor fietsers tijdens wegwerkzaamheden.

- de gemeente investeert weliswaar in het onderzoeken van veilige schoolroutes voor kinderen, maar was niet geïnteresseerd in een bijdrage van de Fietsersbond. Dat de nieuwbouw van de Bonifaciuschool in het centrum direct een tekort aan stallingsplaatsen heeft, geeft aan dat er bij de aanleg van de fietsvoorzieningen nog steeds verkeerde keuzes worden gemaakt. Hierdoor worden kinderen niet gestimuleerd op de fiets zelfstandig naar school te komen.

Fietsen naar school

Fietsen naar school in een vertrouwde omgeving is een belangrijke manier om ervaring op te doen met fietsen en met verkeer. De gemeente is zich hier gelukkig wel van bewust. Om te zorgen dat mensen van alle leeftijden blijven fietsen is het ook van belang om te kijken naar de fietsroutes naar belangrijke bestemmingen zoals winkelcentra, openbaar vervoer, sportaccommodaties en andere publieke voorzieningen. Wij hopen samen met de gemeente daar verder aan te werken.

Erik Bruijn

Vaker groen in plaats van langer groen

Om de fiets in de stad een aantrekkelijker alternatief te maken, kan het helpen om fietsers korter te laten wachten voor een VRI ('VerkeersRegelInstallatie', ofwel: verkeerslicht). Hoe krijg je dat voor elkaar?

In een artikel in de PedaalRidder van oktober 2008 noemden we al de mogelijkheid om fietsers vaker kort groen te geven. We gaan die mogelijkheid nu vergelijken met het minder vaak, maar langer groen geven.

Stelling: langer groen geven helpt niet, vaker kort groen geven helpt wel voor een snellere doorstroom van de fiets voor een VRI.

Bovenstaande stelling wordt onderbouwd aan de hand van twee vereenvoudigde standaard situaties:

1. Het betreft een zeer drukke kruising van twee gelijkwaardige wegen met motorvoertuigen en fietsers. Er zijn geen bijzondere voorzieningen voor afslaand verkeer. Er zijn vier punten van waaruit de kruising wordt genaderd, welke één voor één groen licht krijgen. We noemen die punten A, B, C en D. We beschouwen één opstelpunt, nl. punt A, en definiëren:

- t_g = de tijd dat het licht (hier) op groen staat
- t_r = de tijd dat het licht (hier) op rood staat

- t_o = de ontruimingstijd (oranje)
- t_t = de totale cyclustijd, dus $t_t = t_g + t_r + t_o$

De kans om te moeten stoppen is $(t_r + t_o)/t_t$. De wiskundige integraalrekening leert dat dan de gemiddelde wachttijd $\frac{1}{2} \times (t_r + t_o) \times (t_r + t_o)/t_t$ zal zijn.

We gaan ervanuit dat de verkeersintensiteit van alle richtingen gelijk is; en dus ook de instelling van de VRI voor alle richtingen gelijk is. Voor punt A nemen we aan dat $t_g = 25$ sec., $t_o = 5$ sec. De daarbij behorende $t_r = 90$ sec. (de rood-tijd is $3 \times$ de tijd van groen plus $3 \times$ de tijd van oranje tezamen, dit vanwege de 3 andere richtingen die dan worden bediend). De cyclustijd is dus $t_t = 120$ sec. De gemiddelde wachttijd is dan volgens de formule 37,6 sec. Als de groen-tijd wordt verlengd naar 45 sec., dan stijgt de gemiddelde wachttijd naar 60 sec., vanwege de cycluslengte die dan 200 sec. wordt. Als de groen-tijd wordt bekort naar 5 sec., dan daalt de gemiddelde wachttijd naar 15,3 sec.!

Vraag is waarom die korte wachttijd dan niet de standaard is? Dat is vanwege de doorstroom capaciteit. Met verwaarlozing van het effect van optrekken is de doorstroom capaciteit (in één van de vier richtingen) gelijk aan t_g/t_t . De maximaal haalbare capaciteit in dit geval is 0,25. In tabelvorm ziet het er als volgt uit:

Tabel 1. Wachttijden VRI bij 4 gelijkwaardige richtingen, één voor één groen

tgroen	toranje	trood	totaalcyclus	gemiddelde wachttijd	capaciteit
5	5	30	40	15,313	0,125
10	5	45	60	20,833	0,167
15	5	60	80	26,406	0,188
25	5	90	120	37,604	0,208
35	5	120	160	48,828	0,219
45	5	150	200	60,063	0,225
55	5	180	240	71,302	0,229
65	5	210	280	82,545	0,232

Uit de tabel blijkt meteen het conflict tussen wachttijd en doorstroom capaciteit van de VRI. Los daarvan is de doorstroom capaciteit voor fietsers meestal hoger: er kunnen vaak 3 fietsen naast elkaar door en ze zijn korter dan motorvoertuigen. Een praktijkmeting op de kruising Surinamestraat-Lage Rijndijk te Leiden gaf de volgende getallen aan: in 5 seconden kunnen er 9 fietsen de VRI passeren. Voor automobilisten zijn dat er slechts twee. Het capaciteitsgebrek is duidelijk voelbaar bij korte groentijden. Vooral in de spits is er behoefte aan een grote capaciteit, waardoor er navenant langere

wachttijden zullen optreden.

Tabel 1 geeft duidelijk aan dat buiten de spits zo snel mogelijk moet worden overgegaan naar een korte cyclus, dus korter groen, zodat de VRI een aanvaardbare reguleerder blijft en niet als een onnodig hindernis wordt ervaren (en soms genegeerd door langzaam verkeer). Helaas wordt dit principe niet altijd toegepast.

2. Dit voorbeeld betreft ook een zeer drukke kruising van twee gelijkwaardige wegen met motorvoertuigen en fietsers, geen bijzondere voorzieningen voor afslaand verkeer. Echter nu krijgen twee tegengestelde rijrichtingen tegelijk groen. We gaan ervan uit dat dit verder geen conflicten oplevert en dat het linksafslaand verkeer in de ontruimingstijd wordt afgewikkeld.

De kans om te moeten stoppen en de gemiddelde wachttijd zijn nu op dezelfde wijze uit t_r , t_o en t_t te berekenen als in het eerste geval. Alleen geldt nu dat de rood-tijd $1 \times$ de tijd van groen plus $1 \times$ de tijd van oranje is, in plaats van $3 \times$. We hebben immers maar één ‘concurrerende’ verkeersstroom.

We nemen opnieuw aan dat $t_g = 25$ sec., $t_o = 5$ sec. De daarbij behorende $t_r = 30$ sec. De cyclustijd is dus $t_t = 60$ sec. De gemiddelde wachttijd is dan volgens de formule 10,2 sec.

Hoe groot is de doorstroom capaciteit in dit geval? Met verwaarlozing van het effect van optrekken is de capaciteit gelijk aan t_g/t_t . De maximaal haalbare capaciteit in dit geval is 0,5. In tabelvorm ziet het er als volgt uit:

Tabel 2. Wachttijden VRI bij 4 gelijkwaardige richtingen, twee tegelijk groen

tgroen	toranje	trood	totaalcyclus	gemiddelde wachttijd	capaciteit
5	5	10	20	5,625	0,250
10	5	15	30	6,667	0,333
15	5	20	40	7,813	0,375
25	5	30	60	10,208	0,417
35	5	40	80	12,656	0,438
45	5	50	100	15,125	0,450
55	5	60	120	17,604	0,458
65	5	70	140	20,089	0,464

Uit de tabel blijkt ook hier meteen het conflict tussen wachttijd en doorstroom capaciteit van de VRI. Ook hier pakt de doorstroom capaciteit voor fietsers meestal voordeliger uit: er kunnen meer fietsen naast elkaar door groen en ze zijn korter dan motorvoertuigen.

Tabel 2 geeft duidelijk aan dat deze situatie veel beter scoort dan het eerste voorbeeld: de wachttijden zijn aanmerkelijk korter en de doorstroom capaciteit is hoger.

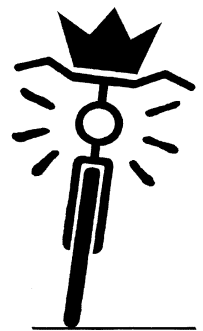
Aan de hand van deze twee vereenvoudigde voorbeelden is duidelijk dat korter groen een verbetering van de wachttijd oplevert. Vandaar ook de gedachte om in meer complexe gevallen, waar fietsers apart van het motorverkeer groen licht krijgen, dit zo te organiseren dat ze korter maar vaker (per cyclus) groen licht krijgen. Dat zal de wachttijd voor fietsers sterk bekorten en de veiligheid vergroten omdat het negeren van de VRI minder tijdswinst oplevert.

Henk van der Zanden en Rudy van Vliet

Zaterdag 5 november 2011: fietsverlichtingsactie

Een goede traditie wordt voortgezet: op zaterdag 5 november organiseren we voor het zeventiende jaar op rij de fietsverlichtingsactie.

Als de dagen korter worden, heb je ook op de fiets vaker verlichting nodig. Met je licht aan zie je beter waar je rijdt, en (minstens zo belangrijk) word je ook beter door anderen gezien. Zo kom je veilig en zonder bekeuring thuis.



Om iedereen daar nog eens op te attenderen, voert de landelijke Fietsersbond dit najaar een fietsverlichtingscampagne, onder het motto “Ik Val Op!”. In dit kader organiseert onze afdeling op zaterdag 5 november weer een fietsverlichtingsactie, in samenwerking met de vier gemeenten Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop, Kaag en Braassem en Rijnwoude. De opzet van de actie is hetzelfde als de vorige jaren. Fietsers kunnen hun verlichting laten controleren, en zo nodig laten repareren. **Voor de reparatie hoeft men alleen het gebruikte materiaal te betalen; er wordt geen arbeidsloon in rekening gebracht.**

Voor de actie richten we een opvallende stand in aan De Vest (bij de Aarhof) in Alphen aan den Rijn. Daar kan men dus met de fiets terecht, maar ook bij 17 rijwielhandelaren in de regio. Zij repareren die dag fietsverlichting onder dezelfde voorwaarden. Wie op de actiedag verhinderd is, kan in de daaropvolgende week, van 7 t/m 12 november nog bij de rijwielhandelaren terecht. **Zij geven dan nog 10% korting op de totale prijs (materiaal + arbeidsloon) van de reparatie van fietsverlichting.**

Bij de stand aan De Vest kunnen fietsers tevens de postcode in hun fiets laten graveren. Dat is ook tegenwoordig nog een bruikbaar middel om de fiets na diefstal terug te krijgen.

Rudy van Vliet

Locaties

De stand van de Fietsersbond in Alphen aan den Rijn is op zaterdag 5 november geopend van 09:30 – 15:30, bij de ingang van de Aarhof aan De Vest.



Inspectie achterlicht bij de stand in 2010.

In Alphen aan den Rijn werken de volgende rijwielhandelaren mee aan de fietsverlichtingsactie:

Bakker fietsen, Bloemhofstraat 43
Gek van Fietsen, Frederik Hendrikstraat 2
Van der Louw Tweewielers, Hoofdstraat 225
Fietspoint Oldenburger, De Verbinding 1
Bike-Center Samplonius, Ouvertureweg 141-143

In Nieuwkoop, Kaag en Braassem en Rijnwoude werken de volgende rijwielhandelaren mee aan de fietsverlichtingsactie:

Borst Tweewielersspecialist, Nieuwveenseweg 21, Nieuwkoop
Fietsplus Gerrit Piet, Dorpsstraat 53, Nieuwveen
H.J. van Rijn en Zn, Vrouwenakker 7a, Vrouwenakker
De Fietsspecialist Van Eijk en Zn, Westkanaalweg 107, Ter Aar
Jan Wim Kroon Fietsen, Westkanaalweg 54, Ter Aar
Van Raad Fietsenzaak Woubrugge, Batehof 3, Woubrugge
Wallet Tweewielers, Dokter Stapenseastraat 30, Leimuiden
Schouten Tweewielers BV, Langeweg 22, Roelofarendsveen
Profile Oude Wetering, Meerkreuk 36-40, Oude Wetering
Tweewielercentrum Van der Post, Dorpsstraat 45a, Koudekerk aan den Rijn

Theo van Zanten Tweewielers, Dorpsstraat 176, Hazerswoude-Dorp
Hans Janssen Tweewielers, Dorpsstraat 91, Benthuizen

De regels

Wanneer moeten je lichten aan?

- Als het donker is.
- Bij ernstig belemmerd zicht overdag, bijvoorbeeld bij dichte mist.

Wat is er verplicht?

- Wit of geel licht voor, rood licht achter.
- Licht mag niet knipperen.
- Licht moet aan de fiets of bovenlichaam of rugzak bevestigd zijn (dus niet aan armen, benen of hoofd).
- Licht moet (permanent) goed zichtbaar zijn.
- Reflectie achterop (rood), op de trappers (geel) en op de zijkant van de wielen.

Boetes

Als je door de politie betrapt wordt op het fietsen in het donker zonder verlichting of zonder de juiste reflectie, kun je de volgende boetes krijgen:

Ondeugdelijke verlichting	€40,-
Geen trapreflectie	€20,-
Geen wielreflectie	€20,-
Ondeugdelijke rode achterreflector	€20,-

Door weer en wind: overstekend (jong) wild

Dagelijks fiets ik naar mijn werk van Oude Wetering naar Lisse Noord. Inmiddels al meer dan 10 jaar, 27 km per dag, door weer en wind. Op een degelijk stalen ros. Of 's zomers op mijn ligfiets. En dan maak je van alles mee, wat ik graag met iedereen wil delen.



De mooiste fietsperiode is toch altijd het voorjaar. Niet alleen vanwege de natuur, maar ook omdat de ochtenden zo lekker fris zijn. Daarnaast is het overstekend (jong) wild een genot. En wat kom ik zoal tegen onderweg?

Eenmaal in de Haarlemmermeer polder aangekomen, steekt er een haas over. Vreemd beestje. Sprint eerst meters recht voor je uit, en slaat dan bliksemsnel onder een hoek van 90 graden links- of rechtsaf. Door de berm en met een geweldige sprong over de sloot. En met hoge snelheid over de

ruige omgeploegde grond. Dat hij daarbij zijn pootjes niet breekt, vind ik altijd verbazingwekkend.

Het is nog een beetje vochtig. En dus steken heel veel slakken het fietspad over. Te zien aan de vele lijkjes, is dit een kansloze missie.

Overstekende honden of uitrolbare hondenlijnen, zijn geen genot. Mijn vorige fiets had geen trommelremmen, maar van die heerlijk gillende remblokjes. Hond en baas jaag je daarmee de stuipen op het lijf. Eigenlijk niet netjes. Maar werkt veel beter dan een moderne ‘ping’bel. Want je wordt af en toe zo moe van die zichzelf-het-fietspad-toe-eigenende-hondenbezitters. Dan een veldmuisje. Steekt zenuwachtig dribbelend over en duikt het hoge gras weer in. Verderop zit bovenop een lantaarnpaal een buizerd. Gemiste kans.

Een mol kruipt ook het fietspad over. Zoekt hij de weg van de minste weerstand? Ziet het blijkbaar niet zitten om zijn graafwerk onder het fietspad voort te zetten.

Dan moet ik in de remmen. Moeder eend met een stuk of tien kuikentjes in een keurige rij achter haar aan. Tot moeders schrik stuift de helft terug de berm in. Geheel ontdaan snatert ze allerlei verwensingen naar mij. Ik fiets snel door om de hereniging van haar kroost weer mogelijk te maken. Als ik achterom kijk gebeurt dit ook. Ik zwaai nog naar moeder eend, maar dit zal zij net zo min begrijpen als ik haar boze gesnater.

Zeer bijzonder is de moeder kievit met drie kuikentjes op het fietspad. De drie belhamels ruiken onraad en storten zich instinctief zo plat als een dubbeltje en roerloos ter aarde. Midden op het fietspad! Ik slalom eromheen. Moeder helemaal in paniek. Als ik achterom kijk zie ik de belhamels weer ‘tevoorschijn’ komen. Ze lijken wel platgeslagen stripfiguurtjes die weer tot leven komen.

Jong spul op het fietspad. Het zijn net mensenkinderen in het verkeer. Vertederend, maar onvoorspelbaar.

Sjonnie

Het fatsoen van ProRail

Hier hadden we een kritische column over ProRail gepland, in verband met de bewaakte fietsenstalling op station Alphen aan den Rijn. Vanwege de dikte van deze editie van de PedaalRidder (nu al 20 pagina's) hebben we echter besloten om deze alleen op onze website te publiceren. U vindt hem dus op

www.fietsersbond.nl/alphenaandenrijn