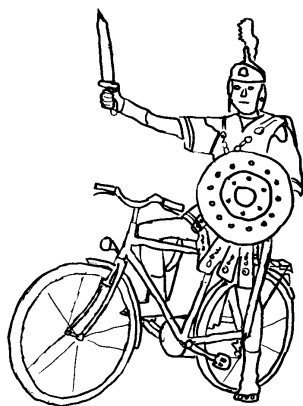


PedaalRidder

Jaargang 26, nummer 2

April 2022



Fietsersbond

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.

Erik Bruijn (voorzitter)

Gerard Huiskamp

Ton Overtoom

Rudy van Vliet
(secretaris/penningmeester)

Henk van der Zanden

alphenaandenrijn@fietsersbond.nl

Onderafdeling Kaag en Braassem

John Bakker

Paul van Buul

kaagenbraassem@fietsersbond.nl

Hans Gaarman

Piet Klein

Willem Zandvliet

Cor van Zeil

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

Churchillaan

De Churchillaan in Alphen aan den Rijn is sinds de opening van de Koningin Máximabrug een stuk drukker geworden met autoverkeer dat de route over de Gnephoek verkiest boven de (gewenste) route via de Hoorn (langs Avifauna). Vrachtwagens mogen van deze route geen gebruik maken, uitgezonderd bestemmingsverkeer.

Vanwege het drukke autoverkeer zijn zowel de Churchillaan als 's-Molenaarsbrug als knelpunt vermeld in het knelpuntenoverzicht van de Fietsersbond Alphen aan den Rijn, zie

www.fietsersbond.nl/alphenaandenrijn

Vorig jaar was er ineens sprake van een 'proefopstelling' van wegversmalingen in de Churchillaan. De gemeente onderkende de problemen op deze weg, mede dankzij opmerkingen vanuit de buurt, en wil de route voor het autoverkeer ontmoedigen. Met het aanbrengen van een tijdelijke wegversmalling en zogenoemde chicanes werd het verkeer afgeremd, en zou na een half jaar geëvalueerd worden hoe deze proefmaatregelen uitpakken.



Proefopstelling met chicane in Churchillaan.

De Fietsersbond was niet op de hoogte van deze proeven en constateerde direct dat de chicanes voor de fietsers echt een hindernis en een gevaar opleveren. In het verleden werd deze constructie ooit gebruikt in de Oudshoornseweg en, inderdaad, als fietser kom je bij de chicanes echt in de knel bij

tegenliggend autoverkeer, en veel automobilisten neigen ernaar de bochten ‘sportief’ te nemen.

Dit was reden voor de Fietzersbond direct de gemeente van onze ervaringen en bezwaren tegen, met name, de chicanes op de hoogte te stellen. En daarbij te pleiten voor een vrijliggend fietspad op de Churchillaan, besefend dat dit waarschijnlijk lastig realiseerbaar zou zijn, of ten minste royale fietstroken. Tevens hebben we voorstellen gedaan de kruising met de Oudshoornseweg te verbeteren. De gemeente heeft onze suggesties in dank ontvangen en geïnformeerd hoe wij aan kijken tegen de inrichting van de weg en de gewenste breedte van de fiets(suggestie)stroken.

Kort geleden hebben we de uitwerking van de plannen voor de aanpassing van de Churchillaan, de kruising met de Oudshoornseweg en, ook, de 's-Molenaarsbrug gezien, en we zijn tevreden hoe dit er uit ziet.

De tekening toont fietsstroken op de Churchillaan, de kruising wordt aangepakt en er komen ook fiets(suggestie)stroken op de 's-Molenaarsbrug en de Oudshoornseweg tussen de brug en de Churchillaan.

Zeker met de fietsstroken op en rondom de brug is de Fietzersbond blij. Dit was eerder door ons voorgesteld, maar destijds niet uitgevoerd. Misschien weet u het nog, er zijn toen borden geplaatst met tekst “geef fietsers ruimte / matig uw snelheid”. Misschien kunnen deze borden eind dit jaar weg?

Erik Bruijn

Lijsterlaan

De Lijsterlaan in het centrum van Alphen aan den Rijn is aan een opknappbeurt toe. De gemeente heeft plannen voor de reconstructie van deze drukke weg gemaakt die er voor de fietser niet heel slecht uit zien. Maar er is ook wel wat op de plannen aan te merken.

De zeer drukke Lijsterlaan vormt een veel gebruikte verbinding voor het autoverkeer komende vanaf de Koningin Julianabrug naar het centrum aan de Lage Zijde (Aarhof) en vice versa. Sinds de Thorbeckestraat is doorgetrokken en verbonden met de Oranje Nassausingel kan het autoverkeer ook via deze nieuwe verbinding van en naar het centrum, maar deze wordt nog (te?) weinig gebruikt. Bij de plannen voor de verbinding van de Thorbeckestraat naar de Oranje Nassausingel is destijds overwogen een knip (afsluiting) in de Lijsterlaan aan te brengen om het autoverkeer te dwingen naar de route via de Oranje Nassausingel. In 2016 is door de gemeente besloten niet voor deze variant te kiezen en ook bij de nieuwe herinrichting wordt de Lijsterlaan (dus) niet afgesloten.

In de plannen worden de fietsstroken een flink stuk breder dan ze nu zijn en van rood asfalt. De rijbaan voor de auto's wordt smaller (in zwart asfalt) dan de huidige rijstrook. Dit zal op zich een dempend effect op de snelheid van het autoverkeer hebben, en is – over het algemeen – prettig(er) fietsen.

Verder zal, als we de plannen globaal bekijken, niet veel voor de fietser veranderen, want er wordt niet gekozen voor een vrijliggend fietspad of (gedeeltelijke) afsluiting voor het autoverkeer.

De weg wordt aangelegd als een 30 km/uur weg, maar – er volgt nu een bijzondere kronkel – er zal in de eerste periode nog 50 km/uur gereden mogen worden. Op de informatieavond voor omwonenden is door de gemeente geprobeerd dit uit te leggen, maar de redenering kwam niet erg uit de verf. Het heeft iets te maken met de landelijke richtlijnen die eraan komen (zie ook elders in deze PedaalRidder) voor het instellen van 30 km/uur in de bebouwde kom. Dat gaat, in principe, ook gelden voor de Lijsterlaan. Dit wordt dan een zogenoemde GOW30 weg (gebiedsontsluitingsweg). Met andere woorden: een categorie tussen een weg waar je 50 mag en een echte 30 km/uur weg, zoals in de woonwijken. De gemeente wil niet – te veel – vooruitlopen op deze landelijke plannen en houdt tot die tijd de Lijsterlaan op 50. Snapt u het nog?

De buurt snapt de redenering van de gemeente niet en pleit er voor om de straat direct 30 te maken. Er is door kinderen uit de wijk zelfs een handtekeningenactie uitgevoerd.



Kinderen gaan met handtekeningenlijsten langs de deur.

Namens de Fietsersbond is alvast gepleit om bij de herinrichting de straat in elk geval geen voorrangstraat te maken. Dus alle haaiantanden weg uit de diverse zijstraten. Want voorrangswegen horen niet in een 30 km/uur regime. Maar vooralsnog staan de haaiantanden wel op de tekening.

We zijn zeer benieuwd naar de verdere uitwerking van de plannen.

Erik Bruijn

P.S. Niet onvermeld mag hierbij blijven dat natuurlijk weer de vreemde en gevaarlijke rotonde op de kruising van de Lijsterlaan met de Thorbeckestraat is aangekaart. Maar ja, dat is niet voor het eerst en waarschijnlijk ook niet voor het laatst. Het is wachten op de nieuwbouw langs de Thorbeckestraat. We hopen dat de gemeente bij deze straat echt kiest voor een 30 km/uur aanleg (inclusief de Vest) en de rotonde voor fietsers verbetert.

E-fiets ervaring

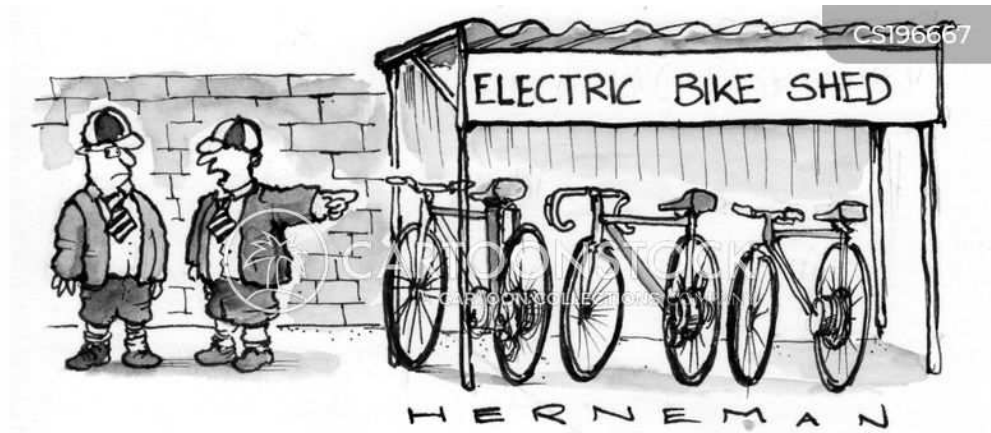
Op 8 april 2022 fietste ik naar de Aarhof om enkele bestelde foto's op te halen. Terwijl ik mijn fiets op de standaard parkeer met het wiel tegen het stenen muurtje en met mijn slot bezig ben, zie ik vanuit mijn ooghoek een fietser naast me die gaat parkeren. Ze loopt veel te snel, en met een klap van het voorwiel tegen het muurtje komt de fiets tot stilstand. "Sorry," hoor ik haar zeggen. Ik kijk op en zie een dame naast een mooie, witte e-fiets staan. "Ja, dit gebeurt wel vaker," zegt ze. "Ik was al afgestapt, maar de fiets rijdt gewoon door," meldt ze nog. Dit liep goed af, ze heeft dit keer alleen het muurtje geraakt.

Door deze ervaring worden meteen twee problemen met de e-fiets duidelijk.

Ten eerste het probleem van de fiets. Als je afstapt, oefen je geen druk uit op de pedalen en hoort de e-ondersteuning te stoppen. Helaas is dat niet altijd zo. Veel fietsen zijn zo gemaakt dat de e-ondersteuning niet op de trapkracht werkt maar op het ronddraaien van de trappers, en die willen nog weleens blijven draaien in free-wheel stand.

Ten tweede het probleem van de bestuurder. Die start vaak met stand 5, en weigert terug te schakelen naar 0. In mijn carrière heb ik twee keer als hulpje bij een e-bike cursus gefungeerd. Beide keren werd in het theoriegedeelte gewezen op de gevaren van weggrijden en stoppen en dat stand 0 moet worden gebruikt. Echter, in het praktijkgedeelte werd door de deelnemers aan de cursus veelal met standje 5 gestart. Als ik ze vroeg om in stand 0 te starten weigerden ze. Ze deden altijd alles in stand 5, "anders is het te zwaar."

Henk van der Zanden



'That's where we smoke the e-cigarettes.'

Bron: www.cartoonstock.com

Vervanging etagerekken in fietsenstalling centrum Lage Zijde: een loze belofte?

In de vorige edities van de PedaalRidder hekelden wij de etagerekken in de fietsenstalling aan de Aarkade in Alphen aan den Rijn. Vanwege deze rekken is het gebruik van de stalling onder de maat. Kijk maar op zaterdag als er ook markt is: de fietsenstalling wordt maar gedeeltelijk gebruikt. De gewone fietsenrekken staan vol, maar de etagerekken zijn grotendeels leeg. Daarom waren we ook verheugd toen in het afgelopen najaar vanuit de gemeente werd gemeld dat de etagerekken zouden worden vervangen. Maar er is helaas sinds het najaar nog niets gebeurd. Loze belofte? Jammer. Voorlopig hebben we dus twee niet ten volle benutte fietsenstallingen in het centrum van Alphen: de Lage Zijde en de Hoge Zijde.

Gerard Huiskamp

Openingstijden fietsenstalling Castellum – Alphen centrum Hoge Zijde

We zijn allemaal blij dat de coronamaatregelen zijn beëindigd en dat, bijvoorbeeld, de (gratis) bewaakte fietsenstallingen in het centrum van Alphen weer open zijn.

Maar hier is wat bijzonders aan de hand.

De openingstijden van de fietsenstalling aan de Hoge Zijde van het centrum, aan het Fossapad, zijn niet afgestemd op de behoefte. In onze herinnering (vergissen we ons?) was de stalling vóór corona op de uitgaansavonden

tot na middernacht geopend. Dat is nu niet meer het geval. Het blijkt dat deze mooie, maar helaas nog steeds te weinig gebruikte, fietsenstalling om 11 uur 's avonds zijn deuren sluit.

Dit is echt heel jammer, want met deze sluitingstijd kunnen theater- of bioscoopbezoekers hun fiets niet overdekt en bewaakt neerzetten. Want in de praktijk zijn veel theatervoorstellingen pas rond 11 uur afgelopen, zodat theaterbezoekers dus wordt geadviseerd de fiets maar op de straat neer te zetten. Het gevolg is dat er regelmatig vele tientallen fietsen in het gelid staan langs de gevel van het theater. Met kans op een nat zadel of, erger, diefstal. En met het gevaar dat de fietsende theaterbezoeker de volgende keer dan maar weer de auto pakt!

We willen in Alphen allemaal heel graag dat het theater na de verbouwing en weer een kapitaalinjectie een succes wordt. Het ligt dan voor de hand in elk geval het laaghangende fruit te plukken. Dus; verruim de openingstijden rond de theatervoorstellingen, promoot de verbeterde ingang van de fietsenstalling naast de McDonald's en verbeter hiermee meteen het gebruik van de Castellum fietsenstalling.

Erik Bruijn



Geparkeerde fietsen bij theater Castellum, overdag.

Van 50 naar 30

Wij hebben aan het begin van dit jaar opnieuw aandacht gevraagd voor het terugbrengen van de maximumsnelheid in de bebouwde kom.

We vroegen aan de gemeenteraad om een maximale snelheid van 30 km als leidend principe in de bebouwde kom te hanteren. In de pers werd aan ons pleidooi aandacht besteed.

De Fietsersbond dringt er al enkele jaren op aan om de maximumsnelheid in de bebouwde kom te verlagen van 50 km naar 30 km per uur. Dat kan veel, vooral ernstige ongelukken voorkomen. Het maakt voor de kwetsbare deelnemers aan het verkeer een groot verschil. Dat zijn dus fietsers, wandelaars en vooral ook kinderen.

De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen waarin wordt gevraagd om een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt, met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan.

Een hogere maximumsnelheid kan eventueel wel blijven bestaan op enkele hoofdwegen binnen de bebouwde kom, maar alleen als er sprake is van vrijliggende fietspaden.

Een gefaseerde invoering van de maximumsnelheid van 30 km zou wat ons betreft moeten beginnen op wegen binnen de bebouwde kom waar geen vrijliggend fietspad is.

Daarna komen dan de wegen aan de beurt waar weliswaar vrijliggende fietspaden zijn, maar er veel overstekend fietsverkeer en overstekende wandelaars zijn. Vooral bij scholen en recreatieve punten kan er sprake zijn van onveilige situaties.

Een aparte categorie zijn nog de wegen op de bedrijventerreinen; daar is ook bijna altijd sprake van 50km-wegen zonder vrijliggend fietspad en met veel in- en uitritten met veel vrachtverkeer. Ook daar moet op den duur 30 km de norm worden.

De gemeente komt, zo lezen wij inmiddels in de pers, in het najaar met een plan met als motto: 30km/u leidend principe. Dit plan zal beschrijven welke wegen met een verkeersfunctie een snelheidslimiet van 30 km/u moeten krijgen en welke een limiet van 50 km/u kunnen houden. “Het gaat hier veelal om wegen die in de huidige situatie bekend staan als ‘grijze wegen’ (wegen waarvan functie, vormgeving en de gedragingen van het verkeer niet met elkaar in harmonie zijn). Deze keuzes zijn direct van invloed op de benodigde weginrichting. Een gedegen verkenning van standpunten en argumenten is daarom noodzakelijk”, aldus de gemeente.

De veranderingen die op komst zijn hebben vooral betrekking op de wegen binnen de bebouwde kom. Uitgangspunt daarbij is dat de ringstructuur van Alphen aan den Rijn ten minste 50 km/u blijft. Voor de overige wegen die nu 50 km/u zijn wordt opnieuw een afweging gemaakt. “Het voorstel is voornamelijk ‘realistisch, doelmatig en spaarzaam’. Dit houdt in dat in sommige gevallen gekozen kan worden een goed en veilig functionerende weg die tevens technisch in orde is, voorlopig nog niet te wijzigen, totdat herinrichting

binnen het reguliere onderhoudsprogramma aan de orde is.”

Als Fietsersbond krijgen we hierbij het gevoel dat het nog héééél lang gaat duren, voordat 30 km niet alleen een leidend principe is, maar ook algemeen wordt toegepast. Als het net zo traag gaat als bijvoorbeeld met de fietsbrug over het Aarkanaal, dan blijven we voorlopig nog opgescheept met onveilige 50 km wegen. Er moet spoed betracht worden a.u.b.

Op onze website vindt u de brief die we begin dit jaar naar de gemeenteraad hebben gestuurd, inclusief een opsomming van wegen die wat ons betreft als eerste aan de beurt zijn om van 50 naar 30 te gaan.

Gerard Huiskamp

Slootweg, Benthuizen

De Slootweg in Benthuizen is een 60km/uur weg, zonder vrijliggend fietspad. Gelukkig zijn op deze weg wel fietsstroken en de nodige drempels aangebracht. Op de Slootweg is duidelijk de grens tussen de gemeente Alphen aan den Rijn en Zoetermeer te zien. Waar de fietsstroken in Zoetermeer zijn uitgevoerd in rood asfalt, was dat in de gemeente Alphen aan den Rijn kennelijk niet mogelijk.



Slootweg op de grens van twee gemeenten.

Maar het kan slechter: aan de Zoetermeerse kant zakt de weg letterlijk in de ‘sloot weg’, en zullen de fietsers de weg op zwaaien met alle risico’s van dien.

Deze weg ligt op een veenpakket en is ook veel te zwak voor het zware verkeer en het vele sluipverkeer van Zoetermeer naar de N11. Een beperking in asbelasting zou hier op zijn plaats zijn.

Hopelijk komt het gedeelte in de gemeente Zoetermeer weer snel boven water en kunnen we weer veilig en droog fietsen.

Ton Overtoom

Inbreng van de Fietsersbond voor het verkeersbeleid van Alphen aan den Rijn

De gemeenteraadsverkiezingen zijn geweest en nu zijn partijen met elkaar in overleg om tot een coalitie te komen voor de komende vier jaar. Daar hoort ook een coalitieakkoord bij. Wij hebben aandacht gevraagd voor het fietsen. Hieronder onze inbreng.

Inleiding

De aandacht voor de fiets neemt steeds meer toe. Dat is ook terecht, want meer fietsen is goed voor de gezondheid, goed voor het milieu en verbetert de doorstroming van het verkeer.

Een forse verhoging van het fietsgebruik past bij het “Doorbraak plan voor een Duurzaam Alphen op weg naar 2050: een groene stad met lef”. Om dit plan te laten slagen zal ook een grote inspanning nodig zijn om het fietsgebruik te bevorderen. Fietsen is immers bij uitstek een duurzame manier van vervoer.

Bij de ontwikkeling van nieuwe woonlocaties (Gnephoek en Noordrand) moet er gekozen worden voor een optimale fietsinfrastructuur. Daarom moet gelden: Voorrang voor de fietsers in de plannen en in de uitvoering.

Een voortzetting en intensivering van het fietsbeleid zoals dat is verwoord in het Programma Fiets van de gemeente Alphen aan den Rijn 2019-2022 is geboden.

Concrete maatregelen

De nadruk moet in eerste instantie liggen op het snel oplossen van de belangrijkste knelpunten zoals opgesomd in het overzicht van knelpunten van de Fietsersbond Alphen aan den Rijn e.o., zie

www.fietsersbond.nl/alphenaandenrijn

De volgende concrete punten zouden daarbij moeten worden meegenomen:

1. De gemeente zorgt voor een robuust, snel, veilig, comfortabel en fijnmazig netwerk van geasfalteerde fietspaden, fietsstraten en andere autoluwe straten; ze houdt daarbij rekening met groeiende aantallen fietsers, de minder vaardige fietsers en de toename van e-bikes en bijzondere fietsen als driewielers en transportfietsen. Uitgangspunt hierbij zijn de landelijke CROW-richtlijnen.

2. De gemeente geeft fietsers en voetgangers binnen de bebouwde kom voorrang op rotondes en past hierbij de CROW-richtlijnen toe. Met name denken wij aan de rotondes in Boskoop en het Raoul Wallenbergplein, dat prima omgebouwd kan worden naar een normale enkelstrooksrotonde met langzaam verkeer in de voorrang. Het is niet erg dat daardoor in de spitsen mogelijk wat congestie ontstaat.

3. De gemeente investeert in regionale snelfietsroutes voor met name het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Om te beginnen tussen Alphen en Leiden en Alphen en Gouda (via Boskoop).

4. Het ontstaan van barrières voor het fietsverkeer door aanleg van nieuwe infrastructuur voor autoverkeer en OV wordt door de gemeente tegengegaan of optimaal gecompenseerd.

5. De gemeente stelt binnen de gehele bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km per uur in met uitzondering van de allerdrukste verkeersaders. 50 km/uur kan alleen als er vrijliggende fietspaden zijn. Zo wordt het in de bebouwde kom voor alle verkeersdeelnemers een stuk veiliger.

6. De gemeente realiseert in de 30 km-gebieden zo veel mogelijk autoluwe fietsroutes.

7. De gemeente zorgt ervoor dat behalve de bromfietsen ook de snorscooters binnen de bebouwde kom niet meer op het fietspad rijden, maar op de rijbaan.

8. Er wordt gezorgd voor veilige fietsoversteken van de 50 km-wegen, voorzien van snelheidsremmende maatregelen voor het autoverkeer en middeneilanden. Indien mogelijk kruisen solitaire fietsroutes de 50 km-wegen in de voorrang door middel van fietsrotondes (zoals bij het Europapark / Noorderkeerkring). Op andere drukke kruispunten tussen 2x1-wegen hebben rotondes de voorkeur boven voorrangskruispunten.

9. Verkeersregelininstallaties worden fietsvriendelijker afgesteld, zodat fietsers makkelijker door kunnen fietsen en bij regen extra groen krijgen. Waar mogelijk worden verkeersregelininstallaties vervangen door rotondes, met langzaam verkeer uiteraard in de voorrang.

10. Kleine rotondes op kruisingen tussen fietspaden onderling (zonder autoverkeer) worden verwijderd. Ze zijn niet nodig en leiden tot gevaarlijke situaties en minder opstelruimte.

11. Vrijliggende fietspaden worden voorzien van kantmarkering en verlichting. Op fietsroutes waar vanwege de dieren geen normale openbare verlichting mogelijk is (zoals rond de Zegerplas), is kantmarkering extra belangrijk en moet worden gekeken naar alternatieve vormen van verlichting, die beter functioneert dan de huidige kleine zonnecellen die snel kapot gaan.

12. Het landbouwverkeer wordt gescheiden van het fietsverkeer en de maximumsnelheid van het landbouwverkeer wordt binnen de bebouwde kom niet verhoogd.

13. Indien de parkeercapaciteit voor fietsen op straat te klein is, breidt de gemeente deze uit, zo nodig ten koste van de parkeercapaciteit voor de auto's. Fietsenstallingen voor lang stallen (zoals bij OV-haltes en bij scholen) worden waar mogelijk overkapt, voorzien van aanbindmogelijkheden en moeten voldoen aan FietsParkeur.

14. Voor een veilig en comfortabel fietsverkeer is goed onderhoud een vereiste en er moet worden gezorgd voor het tijdig en regelmatig snoeien van het groen langs de fietspaden en rond kruispunten om het zicht te waarborgen.

Gerard Huiskamp

Rotondes de Zijde

De Zijde in Boskoop staat al lang op het knelpuntenoverzicht van de Fietzersbond als gevaarlijk en fietsonvriendelijk. De gemeente heeft nu besloten om de twee rotondes aan te pakken: het langzame verkeer gaat in de nieuwe situatie voorrang krijgen op het gemotoriseerde verkeer.



Rotonde Zijde / Boezemlaan.

Het gaat om de rotondes Zijde / Voorofscheweg en Zijde / Boezemlaan. De rotonde Zijde/Boezemlaan vraagt tevens om een betere plaatsing in verband

met de huidige asymmetrische ligging in de Zijde waardoor het vrachtverkeer komende uit de richting Benthuizen een lastige bocht moet nemen. Voor de realisatie hiervan dient de gemeente nog afspraken te maken met omwonenden. De rotonde Zijde / Boezemlaan zal ook drukker worden door de realisatie van woningbouw aan de noordzijde achter het Rosarium.

Ton Overtoom

Ziendeweg – oplossing van een belangrijk knelpunt (?)

De Ziendeweg is al jaren een drukke weg met veel autoverkeer tussen Nieuwkoop en Zwammerdam, richting Bodegraven en Utrecht. Het is voor fietsers een belangrijke verbinding, maar ook een veelgebruikte route voor recreatieve fietsers. Tegelijk is de weg zeer smal en wordt er soms hard gereden, met vaak gevaarlijke situaties en ongelukken. Reden voor de Fietsersbond deze weg prominent in ons knelpuntenoverzicht op te nemen.

We waren verheugd vorig jaar te horen dat de gemeente plannen maakte voor de verbetering van de verkeersveiligheid van deze weg. En de Fietsersbond werd betrokken bij de plannen.

Voor de verbetering van de verkeersveiligheid waren er grofweg twee mogelijkheden. De aanleg van een fietspad langs de weg of de (gedeeltelijke) afsluiting van de weg voor het autoverkeer.

De aanleg van een fietspad is langs de smalle weg met aan beide kanten water, zacht gezegd, niet eenvoudig. Het is kostbaar en het zou, mede vanwege de aankoop van grond voor het fietspad, een lange tijd duren voor dit plan zou kunnen worden uitgevoerd. Nog afgezien van de mogelijke problemen met aantasting van het natuurgebied.

De afsluiting van de weg voor het autoverkeer is veel goedkoper en veel eenvoudiger te realiseren. Dat blijkt. Als Fietsersbond waren we blij verrast met de snelheid en voortvarendheid waarmee de gemeente(raad) voor een proefafsluiting (uitgezonderd bestemmingsverkeer) heeft gekozen!

De Fietsersbond is blij met de aanpak van de verbetering van de verkeersveiligheid, en hoopt dat de ervaringen met de afsluiting positief zijn. Dit ondanks de bezwaren, met name uit de gemeente Nieuwkoop. We hopen dat het autoverkeer kiest voor de provinciale weg N231 via Aarlanderveen en de N207, in plaats van een route via de Treinweg en de Kortsteekterweg. Een eerste indruk is dat de Kortsteekterweg een stuk drukker is geworden, met gehaaste automobilisten.

Hoe dan ook is het momenteel fantastisch fietsen op de Ziendeweg en heb je als fietser eindelijk tijd en aandacht om volop te genieten van deze prachtige

weg en omgeving!

De bezwaarmakers tegen de afsluiting moeten zich (ook) realiseren dat Nieuwkoop met deze afsluiting een prima toeristische trekker heeft, zowel als wandel-, fiets- en kanoroute.

Erik Bruijn



Sinds enkele weken afgesloten voor auto's.

Fietsverlichtingsactie terug van even weggeweest

Vanwege de coronamaatregelen konden we in het najaar van 2020 helaas niet met een stand de straat op voor de fietsverlichtingsactie. Afgelopen najaar kon het gelukkig weer wel. Bij de stand aan De Vest in het centrum van Alphen aan den Rijn mochten we op 6 november 2021 48 fietsers verwelkomen voor controle van de verlichting. In veruit de meeste gevallen konden we de

verlichting weer aan de praat krijgen, met nieuwe batterijen, compleet nieuwe lampen of gewoon reparatie van de aanwezige verlichting.

Een week later, bij de actie op de markt in Boskoop, was de aanloop minder groot. De fietsen die we in handen kregen, vormden wel vaak een leuke uitdaging. Ook hier konden de klanten de stand in veruit de meeste gevallen met werkende verlichting verlaten.



De stand bij de actie in Alphen aan den Rijn.

Opnieuw record fietsverlichting

Zoals inmiddels gebruikelijk hebben we ook afgelopen winterseizoen weer geteld hoeveel fietsers in Alphen aan den Rijn met of zonder (goede) verlichting reden in het donker. Dit leverde net als vorig jaar een nieuw record op: 80,5% reed met goede verlichting. Het oude record, van vorig jaar, bedroeg 78,5%. Hieronder de cijfers van de afgelopen jaren.

seizoen	1: wel	2: niet	3: niet goed	totaal
2015-2016	1599 (73,7%)	456 (21,0%)	114 (5,3%)	2169
2016-2017	1597 (76,2%)	379 (18,1%)	120 (5,7%)	2096
2017-2018	1319 (69,9%)	414 (21,9%)	154 (8,2%)	1887
2018-2019	1747 (76,0%)	405 (17,6%)	147 (6,4%)	2299
2019-2020	1278 (76,1%)	291 (17,3%)	111 (6,6%)	1680
2020-2021	659 (78,5%)	125 (14,9%)	56 (6,7%)	840
2021-2022	919 (80,5%)	161 (14,1%)	61 (5,3%)	1141

Hierbij bevat kolom 1 het aantal fietsers met goede verlichting, kolom 2 het aantal fietsers zonder verlichting, en kolom 3 het aantal fietsers met ‘verkeerde’ verlichting: een lampje van de verkeerde kleur of een erg zwak lampje bijvoorbeeld.

We moeten wel, net als vorig jaar, een voorbehoud maken. De aantallen fietsers waarover we percentages berekenen zijn dit jaar weliswaar hoger dan vorig jaar, maar nog altijd flink lager dan de jaren daarvoor. Vanwege corona fietste de teller afgelopen winter zelf minder vaak in het donker, waarbij hij ook nog eens minder andere fietsers tegenkwam.

Daarnaast vond de telling, ook vanwege corona, vaak plaats op hetzelfde tijdstip, tussen 18.00 en 18.30 uur. Wellicht werden dan vaak dezelfde fietsers geteld, zodat de steekproef minder representatief werd. Dit kan nog versterkt worden doordat op dit tijdstip veel maaltijdbezorgers rondrijden op hun (elektrische) fietsen. Deze bezorgers hebben bijna altijd goede verlichting (misschien wel eens té fel) en kunnen daarmee de cijfers vertekenen.

We hopen uiteraard dat we volgende winter niet opnieuw beperkt zijn door coronamaatregelen en dat we dan weer echt representatieve cijfers kunnen presenteren. Bij voorkeur net zulke goede cijfers.

Voor details van de tellingen, zie onze website

www.fietsersbond.nl/alphenaandenrijn

Cijfers over de jaren 2006–2015 vindt u bijvoorbeeld in de PedaalRidder van april 2019, die ook op de website te vinden is.

Verkiezing Fietsstad 2022

De Fietsersbond organiseert Fietsstad 2022: Welke gemeente krijgt van haar fietsers de felbegeerde titel?

In het najaar van 2021 zijn er maar liefst 48.000 enquêtes ingevuld, verdeeld over alle 352 gemeenten. Een hoogtepunt voor de Fietsstadverkiezing want zoveel enquêtes waren er niet eerder, en nog nooit waren alle gemeenten representatief in het onderzoek. Op 2 juni 2022 wordt er bekendgemaakt in welke gemeente fietsers het meest tevreden zijn. De enquête liep tot 31 oktober 2021.

Waarom deze verkiezing? De Fietsersbond vindt dat elke fietser zich onbezorgd door stad en land moet kunnen bewegen. Zonder zich druk te hoeven maken over de veiligheid, drukte op fietspaden, landbouwverkeer, onvoldoende fietsenstallingen of files voor verkeerslichten in de ochtendspits. Om het fietsklimaat in alle gemeenten te verbeteren, vragen wij iedere twee jaar de mening van fietsers, ofwel onze duizenden juryleden. De mening van fietsers, wordt gecombineerd met objectieve data uit onder andere de Fietsersbond Routeplanner.

Naast de kans op de felbegeerde titel is het voor gemeenten de ideale

manier om een goed beeld te krijgen van het fietsklimaat in hun gemeente. Met het resultaat kunnen ze samen met Fietzersbond vrijwilligers ervoor zorgen dat fietsen voor onder andere inwoners, forensen en toeristen nog veiliger en comfortabeler wordt.

Voor fietsers is dit hét moment om hun mening te geven over dat gevaarlijke kruispunt of een onveilige schoolroute.



Hoe scoort de gemeente Alphen aan den Rijn?

Er zijn 187 reacties ingestuurd.

De gemeentelijk top 3 ziet er als volgt uit:

- Er zijn veel fietsparkeerplaatsen
- Fietsen wordt flink gepromoot
- Fietspaden zijn breed genoeg

De gemeentelijke tob 3 (slechtste punten) is als volgt:

- Fietsendiefstal komt vaak voor
- Conflicten tussen voetgangers en fietsers komen vaak voor
- Bij werkzaamheden worden fietsers vaak gedwongen af te stappen

Voorts is een groot aantal (85) opmerkingen meegegeven, helaas te veel om hier weer te geven.

Hoe scoort de gemeente Nieuwkoop?

Er zijn 79 reacties ingestuurd.

De gemeentelijk top 3 ziet er als volgt uit:

- De verkeerslichten voor fietsers zijn goed afgesteld (maar ja, er zijn geen verkeerslichten voor fietsers in deze gemeente, of vergissen we ons?)
- Fietsendiefstal is zeldzaam
- Ik bereik mijn bestemming zonder veel omfietsen

De gemeentelijke tob 3 (slechtste punten) is als volgt:

- Op met auto's gedeelde wegen fiets je niet prettig
- Kinderen en ouderen voelen zich niet veilig op de fiets
- Brommers en scooters op het fietspad zijn hinderlijk

Voorts is een groot aantal (30) opmerkingen meegegeven door onze juryleden.

Hoe scoort de gemeente Kaag en Braassem?

Er zijn 69 reacties ingestuurd.

De gemeentelijk top 3 ziet er als volgt uit:

- De bewegwijzering is goed
- De verkeerslichten zijn goed afgesteld
- Je kunt snel doorfietsen

De gemeentelijke top 3 (slechtste punten) is als volgt:

- In de winter worden de fietspaden niet goed vrijgehouden en gestrooid
- Fietsen wordt niet gepromoot
- De media schrijven alleen over de fiets bij problemen

Voorts is een groot aantal (21) opmerkingen meegegeven door onze juryleden.

Tussentijdse uitslag: vier gemeenten vallen in de prijzen

De waardevolle mening van de fietsers heeft er grotendeels voor gezorgd dat de volgende gemeenten in de prijzen zijn gevallen: Zoetermeer (beste grote gemeente), Gooise Meren (middelgrote gemeente), Schiermonnikoog (kleine gemeente) en de snelste stijger ten opzichte van 2020 is Alphen-Chaam.

De cijfers liegen er niet om: bovenstaande gemeenten mogen trots zijn op hun fietsbeleid. In Alphen-Chaam ervaren de fietsers weinig conflicten met automobilisten, in Gooise Meren zijn fietsers gelukkig op de fiets, op Schiermonnikoog fietst men op met auto's gedeelde wegen prettig, en in Zoetermeer zijn fietsroutes goed verlicht.

De uiteindelijke winnaar en de volledige resultaten per gemeente zijn op 2 juni 2022 te vinden op www.fietsstad.nl.

Henk van der Zanden

Goed waarnemen en waargenomen worden op de fiets

Voor fietsers is het waarnemen niet alleen belangrijk om op tijd de juiste beslissing te nemen. Het is ook belangrijk bij het houden van de balans op de fiets.

Bij goede waarnemingen zijn de reactietijden aanzienlijk korter dan bij slechte waarnemingen, bij het afnemen van de contrasten nemen de reactietijden evenredig toe, van 0,2 sec. tot meer dan 2 seconden, het is goed voor te stellen dat dat valpartijen tot gevolg kan hebben.

Een goede waarneming hangt van veel dingen af, er zijn veel schakels die bepalen of er een goede waarneming mogelijk is.

Contrasten en lichtniveaus

Er zijn grote verschillen tussen waarnemen bij dag en bij nacht. Dat komt door de lichtniveaus; overdag zijn die veel hoger waardoor er minder contrast nodig is. Overdag is een contrast van 1 op 3 voldoende, in de nacht is 1 op 10

gewenst. Je zou het niet verwachten maar overdag is het lichtniveau meestal wel 1000 tot een 1.000.000 maal hoger dan 's nachts, bij de contrasten zijn de verschillen in de praktijk dus veel kleiner.

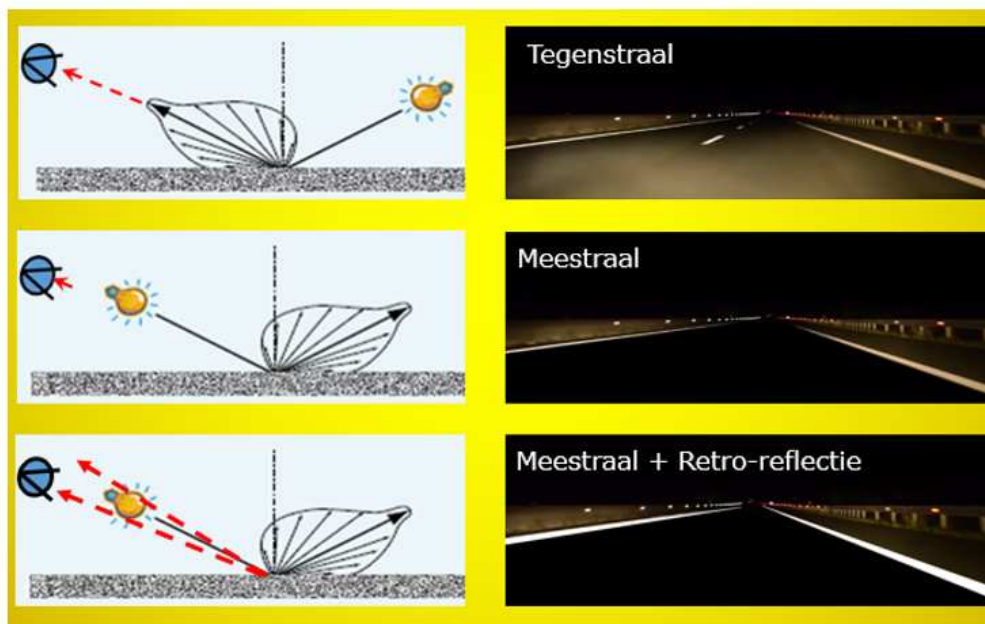
De waarneming van de fietser is wezenlijk anders dan die van de automobilist. Daarom zullen we ze apart bespreken. Een fietser heeft een oriëntatiepunt voor zich nodig om zijn balans te houden. Een oriëntatiepunt is een vast punt, heeft een goed contrast met zijn omgeving en is beperkt in zijn grootte. Wegmarkeringen zijn bijvoorbeeld goede oriëntatiepunten in het blikveld van de fietser.

Schakels in de waarneming

Het lichtniveau en de lichtrichting, de reflectie op de objecten in de omgeving, de waar te nemen contrasten, de bril, de ogen, het netvlies, de belasting van het neurologisch systeem tussen ogen en hersenen, en de herkenning van het beeld in de hersenen – ze vormen allemaal schakels in de waarneming. Bovendien kan de waarneming nog gehinderd worden door verblinding en de adaptatie van het oog bij snel veranderende lichtsterkten. Het voert te ver om in dit artikel op al deze schakels gedetailleerd in te gaan, dus voor nu een korte introductie.

1. Lichtniveau en de lichtrichting

Voorals 's nachts is de lichtrichting van belang om goed de contrasten te kunnen waarnemen, ook de breedte van de lichtbundel en de lichtkleur doen ertoe.



De richting van het licht bepaalt de contrasten en de zichtbaarheid (rode pijl) van de reflectie.

2. Lichtreflectie

Er zijn verschillende soorten reflectie afhankelijk van: De kleur van het object en het licht. Het oppervlak, mat glanzend, spiegelen of retro-reflectief spiegelen. De hoek van aanstraling, onder een vlakke hoek zal het licht altijd als op een spiegel worden gereflecteerd, zelfs op asfalt.

3. Contrasten

Het contrast wordt bepaald door de luminantie verschillen van het gereflecteerde licht zoals de fietser die waarneemt. Grote en scherper contrasten zijn beter waar te nemen.

4. Brillen

Brillen begrenzen het gezichtsveld, bij ouderen die hun hoofd niet ver genoeg kunnen draaien kan daardoor beeldvervalsing optreden. In een vuile of natte bril kan strooilicht optreden wat de contrasten sterk vermindert.

5. De ogen

In de ooglenzen en in de oogbol ontstaan op latere leeftijd onregelmatigheden die het licht verstrooien, die de contrasten minder scherp maken en bij verblinding een ster geven.

6. Het netvlies

Het netvlies kan zijn gevoeligheid razendsnel aanpassen aan het lichtniveau, vooral van donker naar licht. De aanpassing van het netvlies is veel groter dan die van de pupil. Een kleine pupil geeft een grotere scherptediepte en een groter contrast op het netvlies. Het netvlies is extra gevoelig voor bewegende contrasten.

7. Het neurologisch systeem

Omdat de oogzenuw die naar de hersenen gaat in verband met het bewegen van het oog niet te dik kan zijn, geeft het netvlies maar 2% van de beeldinformatie door aan de hersenen. Dit doet het netvlies door alleen veranderingen in het beeld door te geven. De hersenen bouwen weer een beeld hieruit op.

8. De hersenen

De hersenen vergelijken het opgebouwde beeld met de oudere beelden, zodat herkenning optreedt en snel gehandeld kan worden. De capaciteit van de hersenen is echter begrensd: meer dan drie beelden, bijvoorbeeld drie borden, kunnen we niet aan. Dat kan te laat zijn voor de fietser die even niet gezien wordt omdat andere informatie prioriteit krijgt.

9. Verblinding

Verblinding zorgt voor heel grote lichtsterkten in het oog waardoor de contrastverschillen in het netvlies relatief te klein zijn om waar te nemen.

10. Adaptatie

Het netvlies heeft enige tijd nodig om te herstellen van hoge lichtsterkten om goed te kunnen waarnemen. Van donker naar licht gaat sneller.

De automobilist

De automobilist heeft bovendien nog een voorruit onder een hoek voor zich, waardoor het licht van de waarneming gehinderd kan worden en waardoor het zonlicht of 's nachts verblindend licht behoorlijk verstrooid kan worden. Hierdoor zijn de contrasten van de waarneming nauwelijks meer waar te nemen.

Conclusie

Al de voorgenoemde schakels kunnen elk op zich de waarneming volledig belemmeren, maar gelukkig heeft de mens de beste ogen van alle dieren en hebben we een goed beeldgeheugen waardoor het niet gelijk fataal is. We kunnen met deze analyse de weg wel een stuk veiliger maken door bijvoorbeeld de contrasten te verhogen met goed gericht licht, de toepassing van retro-reflectieve materialen, herkenbaarheid van situaties en beelden, een betere herkenbaarheid van de fietser vooral in het donker, wegverlichting die helpt om verticale objecten, inclusief de fietsers beter te verlichten en als laatste heldere voorruiten.

Vraag

Hoe maken we de samenleving gevoelig om gericht te werken naar een oplossing voor zichtbaarheid van de fietser en voor het verbeteren van de waarneming van de fietser zelf?

Willem Zandvliet

P.S.: op onze website,

www.fietsersbond.nl/alphenaandenrijn

vindt u bij deze editie van de PedaalRidder een versie van bovenstaand artikel met nog vijf extra afbeeldingen.

Top 5 fietsknelpunten Nieuwkoop

De Fietsersbond heeft een Top 5 van fietsknelpunten in de gemeente Nieuwkoop aangeboden aan wethouder Ingwersen. De wethouder noemde de knelpunten herkenbaar. Aan diverse knelpunten wordt inmiddels gewerkt.

De Fietzersbond is ook in de gemeente Nieuwkoop actief om het fietsen te bevorderen. Belangrijk daarbij is dat er zo min mogelijk knelpunten voor fietsers zijn. De bond heeft daarom in de afgelopen periode een inventarisatie gemaakt van knelpunten in de gemeente. Op donderdag 18 november 2021 hebben we een Top 5 van fietsknelpunten aangeboden aan verkeerswethouder Antoinette Ingwersen. De Top 5 ziet er als volgt uit:

1. Ontbreken van fietspad langs Westkanaalweg ten noorden van Aardammerbrug
2. Ontbreken van fietspad langs Zevenhovenseweg
3. Gevaarlijke versmalling van fietspad langs Noordenseweg
4. Fietsoversteek van Westkanaalweg bij Papenbrug
5. Oversteek van Kennedylaan in Nieuwkoop, in richting van fietstunnel naar Buytewech



Josephine Könst en Rudy van Vliet van de Fietzersbond overhandigen de Top 5 aan wethouder Antoinette Ingwersen (rechts).

De wethouder herkende veel van de genoemde knelpunten, en gaf aan dat er bij diverse knelpunten reeds is of wordt gewerkt aan een oplossing. Voor de komende jaren staan nog diverse verbeteringen in de planning. Het bevorderen van het fietsen is onderdeel van het eind 2020 vastgestelde GVVP (Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan). Fietzersbond en gemeente willen ook in de toekomst samenwerken aan een fietsvriendelijke gemeente.

Overigens zijn er al enkele kleine succesjes te melden. Zo hebben in het najaar van 2021 de fietsers voorrang gekregen bij de fietsoversteek op de T-spitsing Hogedijk / Prokade in Noorden. Op andere plaatsen is het wegdek opgeknapt.

De complete knelpuntenlijst is te vinden op onze website,

www.fietsersbond.nl/alphenaandenrijn

Elk knelpunt is voorzien van een korte beschrijving en een link naar Google Maps en Google Streetview. Knelpunten kunnen ook per kern van de gemeente geselecteerd worden. Ten slotte valt er een overzichtskaart aan te klikken, met de lokaties van alle knelpunten.



Overzichtskaart met knelpunten in gemeente Nieuwkoop.

Actuele zaken Fietsersbond afdeling Kaag en Braassem

1. Helaas heeft niemand gereageerd op de oproep voor nieuwe actieve leden: een 'Brief aan alle leden Fietsersbond Kaag en Braassem' (was ingevoegd blad in de PedaalRidder oktober 2021).
2. Afgelopen november 2021 is online een overleg geweest met de wethouder verkeer (en ambassadeur verkeersveiligheid Holland Rijnland) Yvonne Peters-Adrian en de adviseur verkeer en vervoer van de gemeente. Er is kort gesproken over het gedrag van automobilisten, scooters en fietsers. Daarna uitgebreider over de noodzaak van goede infrastructuur om sowieso de eenzijdige fietsongevallen te voorkomen. Met de voorbeelden:

- Voetpad van Pastinaak-Braassemdreef (woonwijk Aan de Braassem). De bewoners (EN kinderen) fietsen over dit voetpad met grasbetontegels in lengterichting.
- Molendijk Nieuwe Wetering. Onoverzichtelijk geworden door bouw schuur in de bocht. Fietspad moet verlegd worden met beide zijden grasbetontegels en fietspad wijzigen in fietsstraat.
- Gemeente wordt zeer regelmatig door ons benaderd betreffende (belijning) fietspaaltjes en te korte haakse bochten in fietspaden. Soms voelden we ons hierin bezwaard, maar de wethouder gaf aan dit te waarden. En ze vroeg nadrukkelijk om meldingen te blijven doen. De gemeente Kaag en Braassem houdt zich niet goed aan de (afgesproken) richtlijnen van de fietspaaltjes. De plekken van de fietspaaltjes, type fietspaaltjes en de ontbrekende of niet correct belijningen. Van alle huidige fietspaaltjes, voldoet het grootste gedeelte niet aan de norm van het CROW. We houden de vinger aan de pols.
- Infrastructuur voor fietsers moet vanuit 4-seizoenen veiligheid benaderd worden. Met van tevoren betere en uitgebreidere analyse. En ruimer denken dan de ‘regelgeving’.
- De huidige geïnventariseerde knelpunten zijn kort doorgenomen en deze staan inmiddels op de site
www.fietsersbond.nl/alphenaandenrijn

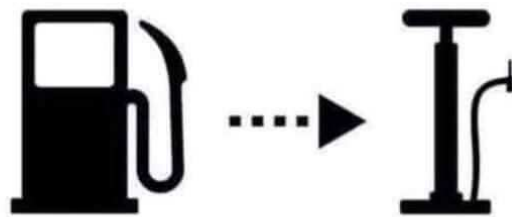
3. De door de landelijke Fietsersbond opgestelde 10 vragen omtrent fietsveiligheid zijn naar de politieke partijen van Kaag en Braassem gemaild. De reacties waren zeer magertjes. Een kandidaat raadslid van D66 reageerde wel. En vroeg om met een van ons een route te fietsen langs de knelpunten en dat hebben we ook gedaan. Bij andere politieke partijen bleef het bij een ontvangstbevestiging of verwijzing naar het partijprogramma. Of de mededeling dat het doorgestuurd was naar de verantwoordelijke.
4. We hebben veelvuldig contact geweest met de gemeente Haarlemmermeer en de Fietsersbond afdeling Haarlemmermeer. Dit betreffende het kruispunt net over de brug (Ringvaart) Alkemadelaan en Huigsloterdijk. Deze is aan de oostzijde behoorlijk aangepast. Maar niet overal erg duidelijk, met als gevolg onveilige situaties voor fietsers. Overigens is dit in feite geen knelpunt van de gemeente Kaag en Braassem, maar het ligt zo aangrenzend dat we er niet omheen kunnen en hier aandacht aan besteden.
5. In de nieuwbouwwijken in Roelofarendsveen zijn de nieuw aangelegde fietspaden teleurstellend. Deze schieten absoluut tekort in een veilige

(doorsteek-)route door de wijken. De fietspaden zigzaggen door de wijk en gaan ook soms over in voetpaden, waar dan (gedoogd) overheen gefietst wordt. Ook zijn sommige aangelegde nieuwe bruggen te steil en onveilig, en zelfs niet geschikt voor (minder) valide fietsers. Naast gedoogde fiets-voetpaden liggen soms grasbetontegels met de sleuven in de lengterichting. Er is weinig beleid vanuit de gemeente Kaag en Braassem om de fietser in de wijken op 1 te zetten. Wordt vervolgd.

6. Kruispunt Braassembledreef-Noordeinde was een ‘oud’ fietsknelpunt, maar is weer ‘nieuw’ geworden. De Braassembledreef is een voorrangsweg geworden, maar er wordt (te) hard gereden. Het oversteken van (fiets)verkeer vanuit het Noordeinde is niet veilig. Er is door de gemeente al onderzoek gedaan en dit wordt vervolgd.

John Bakker

**Brandstof te duur?
Verander van pomp!**



Toevallig

Toen ik op 15 maart over De Fransche Brug liep, zag ik een jongeman die zijn fiets tegen de leuning van de brug had gezet. Hij keek heel aandachtig naar het paaltje midden op de weg. Hij deed vervolgens iets op zijn mobieltje en voelde even aan de paal. “Is er iets mis met die paal?” vroeg ik hem.

Nou, met die paal is niets mis, duidelijk en reflecterend, maar de belijning vlak bij de paal mag wel wat breder en dan graag met ribbels. “Oh je bent een kenner,” reageerde ik. “Ja, loop stage bij de Fietsersbond”, zei hij “en

bekijk overal de paaltjes. In oktober komt er weer een landelijke actie.” Ik vertelde hem dat ik lid ben van de plaatselijke afdeling en dat er in 2016 na een actie van ons 45 van de 60 palen zijn weggehaald en de overige palen een betere belijning kregen. Op dit moment is bij veel palen de belijning echter niet meer in orde. Hij zei dat er gemiddeld dagelijks nog vier mensen op de spoedeisende hulp komen omdat ze tegen een paaltje rijden. We waren het er over eens dat blijvende aandacht voor deze obstakels nodig is.

Cor van Zeil

Schouw

Op 16 maart fietste ik naar de rotonde op de kruising van Alkemadelaan en de Sotaweg/Stationsstraat. Er was namelijk bij ons een melding gekomen van een gevaarlijke situatie op die plaats.

Ik reed een rondje op de rotonde en reed daarna van verschillende kanten nog een paar keer over de rotonde en stapte daarbij een aantal keren af om goed helder te krijgen wat het probleem was. Op dat moment kwam er een man uit het nabijgelegen restaurant naar me toe. Hij vroeg of ik de weg kon vinden en of ik hulp nodig had. Ik vertelde hem wat ik aan doen was. Hij wenste me succes.

Terwijl hij terug liep naar het restaurant fietste ik een stukje met hem mee om hem te bedanken voor zijn hulp voor als ik die nodig gehad zou hebben. Zijn antwoord was: “Mensen worden soms dement en die moet je dan een beetje helpen.”

Cor van Zeil.

De bezorging van de PedaalRidder wordt verzorgd door

BIKE KOERIER ALPHEN.NL
DUURZAAM | SNEL | VOORDELIG



Digitale PedaalRidder

Op onze website is de PedaalRidder in digitale vorm te vinden, met uiteraard alle foto's in kleur. Mocht u voldoende hebben aan de digitale versie, laat het ons weten op alphenaandenrijn@fietsersbond.nl. Dan sturen we u een email, zodra de nieuwste editie online staat. Dat is doorgaans een week eerder dan dat het gedrukte exemplaar wordt bezorgd.

Door weer en wind: Stoempen

Het overkwam mij onlangs toch. Na vele jaren dag in dag uit op de elektrische fiets naar mijn werk. Goed en wel vertrokken van huis, blijkt mijn accu bijna leeg te zijn. Oeps, die kan de volledige rit niet meer ondersteunen.



Heb ik het gisteren volledig verkeerd ingeschat, toen ik de fiets in de schuur zette? Het was gisteren overdag en in mijn schuur aanzienlijker warmer dan deze vroege ochtendrit. Ook nog zomertijd geworden, met een uur eerder opstaan en kouder. Ik schrik op mijn oudere leeftijd niet van een beetje kou. Maar blijkbaar de, inmiddels al enkele jaren oude, accu wel!

En het is deze ochtend koud! Kraakheldere hemel, met vorst in de berm en een mooie laag mist in de polder. Een prachtige ochtend om te fietsen. Maar dit keer met een tegenvaller.

Halverwege de rit de elektrische ondersteuning uitgezet. En dat wordt 'stoempen'. De zware Sparta E-speed trapt dan niet zo licht meer. Met mijn 65 'lentes' en na een kleine verbouwing thuis nog in de benen, is het hard werken. Ik voel langzamerhand de benen vollopen.

Nu hoor ik de lezers denken, waarom heb je ook geen 'gewone' fiets? Tja, met het hele jaar door in weer en wind naar mijn werk door de Haarlemmermeerpolder, was ik het veelvuldig tegen wind 'stoempen' een beetje zat.

Even later plof ik met opgeblazen benen in mijn bureaustoel. Eerst maar even uitrusten in de baas zijn tijd. Moet toch kunnen?

Tip voor de komende zomer:-) Ga eens lekker een rondje 'stoempen'. En ervaar na de stoempruit de opgeblazen benen. En het tevreden gevoel 'dat-heb-ik-ff-mooi-gefflikt'.

Stoempen: letterlijk stampen op de pedalen en de fiets en lichaam heen en weer smijtend. Blik op oneindig en gedachten op nul.

'Stoempse'

Sjonnie