

De fietserskrant

Kwartaalblad van de Fietsersbond, afdeling Rotterdam

Voorjaar 2009-2

Afdeling Rotterdam + Regio
fietserskrant@fietsersbond.nl

Tjalk 97
2991 PP Barendrecht

Fiets filevrij van Rotterdam naar Den Haag

Naast nieuwsberichten en weerberichten zijn er autofileberichten. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een aantal maatregelen bedacht om files te verminderen. Eén van die maatregelen is heel simpel: neem de fiets. De Fietsersbond speelt daar een belangrijke rol in. Fietsroutes die langs bekende filetrajecten lopen, worden opgeknapt. Kijk op www.fietsfilevrij.nl. Inmiddels zijn de eerste vijf routes geopend. Bij ons is dat Rotterdam-Delft langs de Schie. Het werk is nog niet af, maar de verbetering is al enorm. Twee van de vijf routes laten een verdubbeling van het aantal fietsers zien, waaronder Rotterdam-Delft! Dit succes smaakt naar meer. De Fietsersbond afdeling Rotterdam + Regio heeft het traject Rotterdam-Den Haag ingediend. Middenin deze Fietserkrant vind je een impressie van het voorgestelde traject. Het traject loopt over het Hofpleinlijnviaduct langs de Hofpleinlijn naar Pijnacker-Nootdorp, takt aan op de Fiets filevrij route Zoetermeer-Den Haag en gaat via een nieuwe brug over de Vliet Den Haag binnen. Een extra alternatieve route zou via Ypenburg en langs de Trekvliet in Den Haag kunnen gaan. De totale Hofpleinlijnroute is 23 km, maar de functie zal vooral liggen in het verbinden van de nieuwe grote woonkernen in de tussenliggende gemeenten Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp (in de komende jaren

In dit nummer

- 2 Knelpunten op onze website
- 3 Schaft Rotterdam rode fietspaden af?
- 3 Fietskaart (weer) aan zijden draadje?
- 4 Hofpleinlijn Rotterdam - Den Haag
- 6 Verkeersplan Binnenstad
- 8 Top Tien slecht wegdek



TNT Post
Port betaald

groeïend naar 150.000 inwoners) met de bedrijven in Rotterdam noord en centrum (enerzijds) en de bedrijven en ministeries en Den Haag centrum (anderzijds). Dat zijn woon-werkverkeer afstanden van ongeveer 10 km. De Fietsersbond afdeling

vervolg op pagina 2

(advertentie)



**RIJWIEL
SHOP
ROTTERDAM CS**

* **VERHUUR
OV-FIETS**

* **REPARATIE**
*'s morgens gebracht,
's middags klaar*

* **VERKOOP**
van nieuwe en gebruikte fietsen

De gehele week geopend tot
kwart voor twee 's nachts

www.czwaan.nl

C.J. ZWAAN
010 4126220



Foto: Ad Boere

Mijn favoriete fietspad: Kralingse Plaslaan

Waar je op een zonnige zondagmiddag fietsers, joggers, wandelaars, skaters, brommers, paarden, honden en nog meer tegen komt. De mensen ogen hier blij en ontspannen. Misschien wel omdat er ruimte genoeg is voor iedereen. En door de prachtige omgeving direct aan het water. Met aan je andere hand de mooie karakteristieke huizen. Het lijkt hier wel vaker mooi weer te zijn dan elders. Wat een geluk. Ik ben op het brede rode asfalt fietspad van de Kralingse Plaslaan. Petra

Wat is jouw favoriete fietspad? Stuur een foto met een korte omschrijving van jouw favoriete fietspad naar fietserskrant@fietsersbond.nl en wie weet staat jouw favoriete fietspad in de volgende Fietserskrant.



Knelpunten op onze website

Zoals met vele IT-projecten duurde het langer dan verwacht. Maar als deze Fietserskrant in de bus valt dan is de eerste versie van de knelpuntenlijst beschikbaar op de website www.fietsersbond.nl/rotterdam.

Dat is een lijst die niet is bedoeld voor het vermelden van slecht wegdek maar voor andere knelpunten. Doelgroep: verantwoordelijke ambtenaren, bestuurders, politici en andere belangstellenden. Zij kunnen hun 'gebied' selecteren. In de loop van de tijd zal de functionaliteit, zoals bijvoorbeeld downloaden van de gemaakte selectie, langzaam worden uitgebouwd.

In eerste instantie staat er een beperkt aantal knelpunten op de lijst. Er is nog een hele voorraad knelpunten op andere lijsten.

Die gaan we eerst overzetten en tegelijkertijd actualiseren.

Jullie hebben natuurlijk ook de mogelijkheid om knelpunten toe te voegen. Maar we zullen kritisch zijn voor we tot plaatsing over gaan. Mogelijk dat je eerst nog wat vragen krijgt en dat iemand anders ook nog eens gaat kijken. We willen namelijk dat iedereen die de gegevens van zo'n knelpunt leest en bekijkt, begrijpt wat het probleem is, ook al kent de lezer de betreffende locatie niet.

In de vorige Fietserskrant hebben we een heel verhaal geschreven, maar het handigste is om gewoon zelf regelmatig te gaan kijken: www.fietsersbond.nl/rotterdam. (JWL)

vervolg van voorpagina

Fiets filevrij

Rotterdam + Regio bereidt nog een Fietsfilevrij traject voor langs de A13, twee trajecten langs N15/A15 Hellevoetsluis-Hoogvliet en Spijkenisse-Ridderkerk, een langs de A16 Rotterdam-Dordrecht en een langs de A29 Hoekse Waard-Rotterdam. Horen we over vijf jaar ook fietsfileberichten? (JWL)



De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen.

De Fietsersbond is aangesloten bij de European Cyclists' Federation.

De Fietserskrant is een uitgave van de afdeling Rotterdam + Regio van de Fietsersbond. Verschijnt vier keer per jaar in een oplage van 2.500 stuks. Informatie mag met bronvermelding worden overgenomen, tenzij bij het artikel "copyright" of © staat vermeld.

Het volgende nummer verschijnt eind augustus 2009. Kopij voor 4 augustus 2009 sturen naar: fietserskrant@fietsersbond.nl

Afdeling Rotterdam + Regio


Bestuur:
rotterdam@fietsersbond.nl
www.fietsersbond.nl/rotterdam
Jan Laverman, voorzitter
0180 61 97 73
Pax Kroon, vice-voorzitter
010 455 89 04
Jan Kors, penningmeester
0180 62 21 71
Harrie Fransen, lid
010 280 96 99

Redactie:
Petra de Boks
Susan Dorrenboom
Lia Steeman
Jan Laverman
Annemarie Los
Ad Broere

vormgeving:
www.designonderweg.nl

Albrandswaard:

Joop Jacobs, 010 501 46 77
albrandswaard@fietsersbond.nl
Lansingerland:
lansingerland@fietsersbond.nl
www.fietsersbond.nl/lansingerland
Barendrecht:
Jan Laverman, 0180 61 97 73
barendrecht@fietsersbond.nl
Binnenmaas:
Mart Mantel, 078 676 72 61
binnenmaas@fietsersbond.nl

Deze krant is gedrukt bij  www.oinkdrukwerk.nl op FSC gekeurd papier

De Fietserskrant is hét medium voor de fietsers in Rijnmond, Hoekse Waard en Goeree Overflakkee.

Mail voor advertentie-tarieven:
fietserskrant@fietsersbond.nl

Feijenoord en Charlois:

Ad Broere, 010 432 06 46
feijenoordcharlois@fietsersbond.nl
Prins Alexander:
Nel van Dijk, 010 421 73 35
rotterdamalexander@fietsersbond.nl
Ridderkerk:
Gerard Elkhuizen, 0180 41 26 34
ridderkerk@fietsersbond.nl
Schiedam:
Wilco van Erven, 06 250 181 32
schiedam@fietsersbond.nl

Bent u lid en verhuist of is de adressering onjuist, geef dan het juiste adres door aan: info@fietsersbond.nl of Fietsersbond
Postbus 2828, 3500 GV Utrecht

Bent u geen lid en u wilt een wijziging in tennaamstelling of adres van de Fietserskrant, e-mail naar fietserskrant@fietsersbond.nl

Schaft Rotterdam rode fietspaden af?

Uiterlijk gaat voor veiligheid

Een prachtige Kunsthal, maar dan wel met lekproblemen bij de raamkozijnen. Een Schouwburgplein dat spekglad is. Een Erasmusbrug die wel erg veel tijd nodig heeft voor het sluiten van de brugklep. Het is niet voor het eerst dat bij ontwerpen in Rotterdam schoonheid lijkt voor te gaan op functionaliteit. Maar de ontwerpers van de Rotterdamse buitenruimte maken het nog bonter. Zij keren niet alleen ontwerpeisen twee en drie om (functionaliteit en schoonheid), maar zetten zelfs ontwerpeisen nummer één, veiligheid, niet meer bovenaan.

Rotterdamse Stijl

In verkeerskundige handboeken staat dat fietspaden en -stroken bij voorkeur in rood asfalt worden uitgevoerd. Rood asfalt zorgt voor herkenbaarheid en daarmee voor veiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Maar in Rotterdam woedt een discussie over het afschaffen van rood asfalt. Een mooi uiterlijk, ofwel een 'eenduidige, rustige en herkenbare buitenruimte' zou belangrijker zijn. In het handboek Rotterdamse Stijl (een soort huisstijl voor de buitenruimte) staan richtlijnen voor ontwerp, inrichting en beheer van de openbare ruimte in de stad. Over rode fietspaden is men het niet eens. Het concept handboek Rotterdamse Stijl is toegepast in het Zuiderpark. Het gaat daar dus vóór op verkeerskundige handboeken.

Nut en noodzaak van rood asfalt

Rood asfalt is duurder dan zwart asfalt. Toch passen wegbeheerders het al zo'n dertig jaar op grote schaal toe in Nederland en ligt het gebruik ervan vast in wet en regelgeving. Dat is niet voor niets. Het vergroot de duidelijkheid en veiligheid. In feite is rood asfalt niets anders dan een communicatiemiddel. Het zegt: 'hier mag je fietsers verwachten', net als je op een stoep voetgangers mag verwachten. Heel wat landen gebruiken inmiddels rood asfalt voor fietsers, maar er zijn ook landen die een andere kleur gebruiken. Het is een afspraak die het verwachtingspatroon van verkeersdeelnemers vormgeeft. Verwachtingspatronen bepalen je gedrag in het verkeer. Maar voor communicatie zijn er altijd minstens twee nodig. Als er in geen velden of wegen andere verkeersdeelnemers dan fietsers te vinden zijn, is die communicatie niet nodig. Dan kun je voor

zwart asfalt kiezen, of voor groen, of voor blauw. Maar deze situatie doet zich zelden voor. Als fietser kun je immers overal voetgangers tegenkomen. Dus in drukbezochte recreatiegebieden is het noodzakelijk om voetgangers en doorgaande fietsers hun eigen plaats te geven en dat ook duidelijk te maken. Op de vrijliggende fietspaden in de Botlek en de Europoort zijn buitengewoon weinig voetgangers. Grote delen fietspad kunnen dus in zwart asfalt worden uitgevoerd. Maar zodra er een kruising met auto's in zicht komt, dient zwart over te gaan in rood asfalt. Dat geldt dus ook voor alle in- en uitritten van bedrijfsterreinen.

Recreatief fietsen veiliger dan utilitair fietsen?

Het concept handboek Rotterdamse Stijl zou de fietser terug naar af brengen. Het zou de fietser niet behandelen als verkeersdeelnemer, maar de fietser op één hoop gooien met alle 'recreanten': wandelaars, spelende kinderen, enzovoorts. Fietsen doe je voor de lol en in je vrije tijd en daar zou je dus geen rood asfalt voor nodig hebben. Niets is minder waar. In alle situaties is communicatie tussen mensen over elkaars bedoelingen en handelingen

noodzakelijk om elkaar niet in de weg te zitten en dus om die handelingen veilig te laten verlopen. Bij recreatief fietsen staat veiligheid net zo goed bovenaan als voor woon-werk- en woon-schoolfietsen. In een puur recreatieve, spelende context mag het rode asfalt misschien wat speelser van vorm zijn, maar het moet er wel zijn. Zodra een fietspad als fietspad bedoeld is, dien je dat helder en duidelijk te communiceren.

Mooi uiterlijk

Naast veiligheid is er nog een reden om voor rood asfalt te kiezen. Over smaak valt niet te twisten. Maar uit onderzoek blijkt dat de kleur rood het best wordt gewaardeerd in het landschap. Dat is logisch want rood en groen zijn complementaire kleuren. Dat levert altijd een interessant contrast. Net als blauw en oranje samen.

In het Zuiderpark, waar de fietspaden al volgens de Rotterdamse Stijl in grijs zijn uitgevoerd negeren de Rotterdamse buitenruimteontwerpers dus behalve veiligheid ook wetenschappelijk onderzoek over kleurbeleving. Hoe was het ook alweer in Rotterdam: schoon heel en veilig? Of niet mooi en niet veilig?

Fietskaart (weer) aan zijden draadje?

Na tien jaar aandringen van de Fietsersbond was in maart de kogel eindelijk door de kerk: in juni 2009 zou er een nieuwe fietskaart voor de regio Rotterdam komen. Maar de politiek is weerbarstig: op 22 april stapte de verantwoordelijk wethouder, Jeanette Baljeu, om een andere kwestie uit het college. Nu, eind april, is nog volstrekt onduidelijk wat de consequenties zijn voor het al dan niet verschijnen van een nieuwe fietskaart. Baljeu was behalve wethouder ook portefeuillehouder Verkeer van de stadsregio Rotterdam.

Nut en noodzaak

In 1998 verscheen de eerste fietskaart. De Fietsersbond Rotterdam drong er op aan dat die elke twee jaar vernieuwd zou worden. Maar promotie van fietsgebruik heeft in Rotterdam helaas een lage prioriteit. Dat is gek, want er worden wel tientallen miljoenen euro's geïnvesteerd in fietspa-

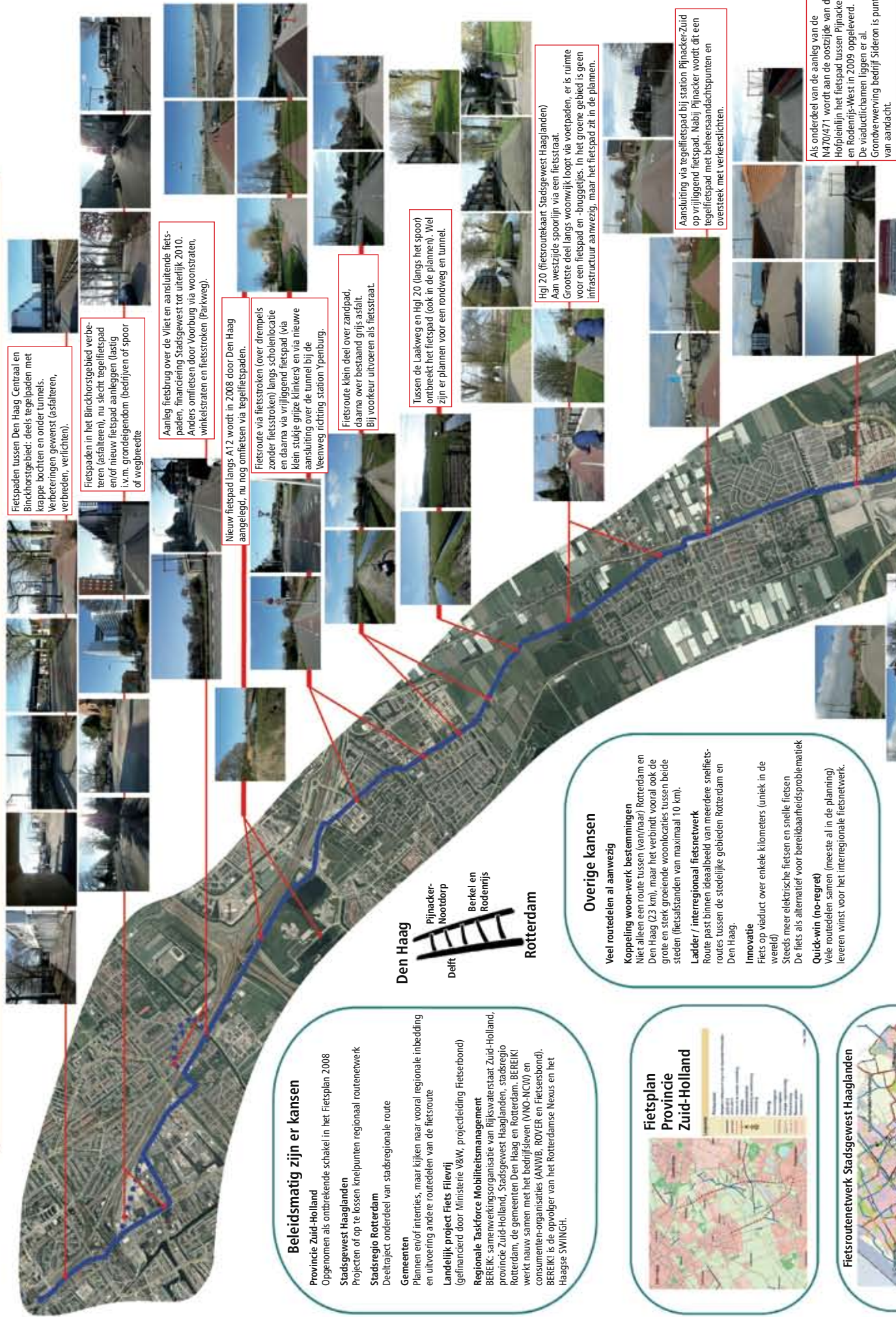
den en -stallingen. Je zou denken dat je dan mensen ook wilt stimuleren daarvan gebruik te maken. Bijvoorbeeld door een fietskaart uit te geven, waar die voorzieningen op staan aangegeven. Gelukkig kon de Fietsersbond mevrouw Baljeu al snel na haar aantreden overtuigen van het nut van een nieuwe fietskaart. Na zo'n lange tijd is zelfs de actuele ligging van fietspaden niet meer bekend. We weten dat ongeveer 30 leden van de Fietsersbond bereid zijn alle fietspaden in en rond de stadsregio Rotterdam na te fietsen en vast te leggen waar ze precies liggen, of het om één- of tweerichtingsfietspaden gaat enzovoort.

Dom, dom, dom

Wij hebben twee mogelijkheden aangegeven voor een fietskaart als promotiemiddel.

vervolg op pagina 7

Hofpleinlijn (Den Haag - Rotterdam)



Fietspaden tussen Den Haag Centraal en Binnckhorstgebied: deels tegeelpaden met krappe bochten en onder tunnels. Verbeteringen gewenst (asfalteren, verbreden, verlichten).

Fietspaden in het Binnckhorstgebied verbeteren (asfalteren), nu slecht tegelfietspad en/of nieuw fietspad aanleggen (lastig i.v.m. grondeigendom (bedrijven of spoor of wegbreedte

Aanleg fietsbrug over de Vliet en aansluitende fietspaden, financiering Stadsgevest tot uiterlijk 2010. Anders omfietsen door Voorburg via woonstraten, winkelstraten en fietsstroken (Parkweg).

Nieuw fietspad langs A12 wordt in 2008 door Den Haag aangelegd, nu nog omfietsen via tegelfietspaden.

Fietsroute via fietsstroken (over drempels zonder fietsstroken) langs schoollocatie en daarna via vrijliggend fietspad (via klein stukje grijze klinkers) en via nieuwe aansluiting over de tunnel bij de Veenweg richting station Ypenburg.

Fietsroute klein deel over zandpad, daarna over bestaand grijs asfalt. Bij voorkeur uitvoeren als fietsstraat.

Tussen de Laakweg en HgJ 20 (langs het spoor) ontbreekt het fietspad (ook in de plannen). Wel zijn er plannen voor een rondweg en tunnel.

HgJ 20 (fietsroutekaart Stadsgevest Haaglanden) Aan westzijde spoorlijn via een fietsstraat. Grootste deel langs woonwijk loopt via voetpaden, er is ruimte voor een fietspad en -bruggefiets. In het groene gebied is geen infrastructuur aanwezig, maar het fietspad zit in de plannen.

Aansluiting via tegelfietspad bij station Pijnacker-Zuid op vrijliggend fietspad. Nabij Pijnacker wordt dit een tegelfietspad met beheersaandachtspunten en oversteek met verkeerslichten.

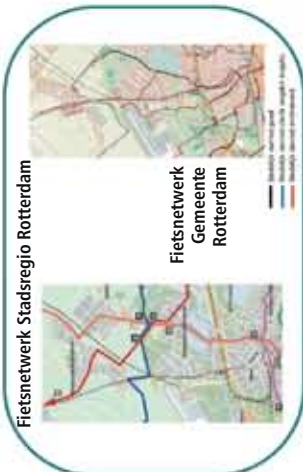
Als onderdeel van de aanleg van de N470A71 wordt aan de oostzijde van de Hofpleinlijn het fietspad tussen Pijnacker en Rodenrijfs-West in 2009 opgeleverd. De wiaductlichamen liggen er al. Grondverwerving bedrijf Sideron is punt van aandacht.

Beleidsmatig zijn er kansen
 Provincie Zuid-Holland
 Opgenomen als ontbrekende schakel in het Fietsplan 2008
 Stadsgevest Haaglanden
 Projecten of op te lossen knelpunten regionaal routenetwerk
 Stadsregio Rotterdam
 Deeltraject onderdeel van stadsregionale route
Gemeenten
 Plannen en/of intenties, maar kijken naar vooral regionale inbedding en uitvoering andere route delen van de fietsroute
Landelijk project Fiets Filevrij
 (gefinancierd door Ministerie V&W, projectleiding Fietsverbond)
Regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement
 BEREIK: samenwerkingsorganisatie van Rijkswaterstaat Zuid-Holland, provincie Zuid-Holland, Stadsgevest Haaglanden, stadsregio Rotterdam, de gemeenten Den Haag en Rotterdam. BEREIK werkt nauw samen met het bedrijfsleven (VNO-NCW) en consumenten-organisaties (ANWB, ROVER en Fietsersbond). BEREIK is de opvolger van het Rotterdamse Nexus en het Haagse SWINGH.

Fietsplan Provincie Zuid-Holland

Fietsroutenetwerk Stadsgevest Haaglanden

Overige kansen
 Veel route delen al aanwezig
Koppeling woon-werk bestemmingen
 Niet alleen een route tussen (van/naar) Rotterdam en Den Haag (23 km), maar het verbindt vooral ook de grote en sterk groeiende woonlocaties tussen beide steden (fietsafstanden van maximaal 10 km).
Ladder / interregionaal fietsnetwerk
 Route past binnen ideaalbeeld van meerdere snelfietsroutes tussen de stedelijke gebieden Rotterdam en Den Haag.
Innovatie
 Fiets op viaduct over enkele kilometers (uitlek in de wereld)
 Steeds meer elektrische fietsen en snelle fietsen
 De fiets als alternatief voor bereikbaarheidsproblematiek
Quick-win (no-regret)
 Vele route delen samen (meeste al in de planning) leveren winst voor het interregionale fietsnetwerk.



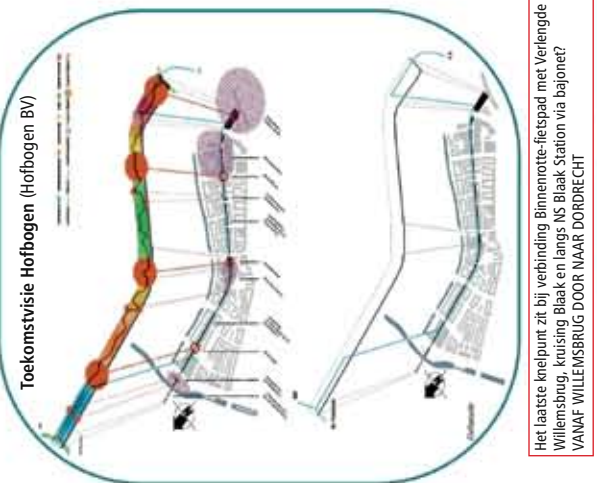
Fietsnetwerk Stadsregio Rotterdam

Fietsnetwerk Gemeente Rotterdam



Wijkapark Schiebroek Rotterdam

Plankaart met route langzaam verkeer (west-zijde)



Toekomstvisie Hofbogen (Hofbogen BV)

Het laatste knoepunt zit bij verbinding Binnenrotte-fietspad met Venengedde Willemsbrug, kruising Blaak en langs NS Blaak Station via bajonet VANAF WILLEMSBRUG DOOR NAAR DORDRECHT

Fietsroute via bestaande (nieuwe) woonstraten. Aanpassen tot fietsstraat is minimale kwaliteitsverbetering. Eventueel vrijliggende fietspaden. Aansluiting tussen route delen zijn een aandachtspunt.
- één deel verloopt nu via voetpad en smalle brug - bochten (nadelig i.v.m. door-fietsnelheid).

Drietal varianten naar fietsroute zijn in onderzoek, zowel rechtstreeks (via nieuwe infrastructuur) als via bestaande infrastructuur. Aan de zuidzijde is de oversteek van de Rodenijseweg een aandachtspunt m.b.t. de verkeersveiligheid.

Het nieuwe Zwartepad is in gebruik genomen. Dit mede dankzij de inzet van de lokale Fietsersbond. Punt van aandacht is de inpassing van de nieuwe businfrastructuur van de buslijn Zoetermeer-Rotterdam.

Op de 'Plankaart Wijkapark Schiebroek' van april 2007 is aan de oostzijde van de Hofplein-/metrolijn een route voor langzaam verkeer opgenomen; planologische inpassing, inspraak, financiering en ontwerp moeten nog plaatsvinden; realisering tussen 2009 en 2011 zou mogelijk moeten zijn; deze route is ook opgenomen als 'vekenmend onderzoek door wegbeheerders' in het ontwerp van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer 2007-2011 (april/mei 2007) van de stadsregio Rotterdam. Fietsroute kan lopen langs/via huidige voetpad (verbreding is noodzakelijk, ook van bogenietjes; gaat ten koste van bomen). Op het ontbrekende noordelijke deel ligt ook nog geen voetpad en vooral inpassing bij bedrijventerrein lastig.

Aansluiting op bestaand fietspad.

Mogelijkheden voor een fietspad op het viaduct van de Hofpleinspoorlijn; realiseren zou mogelijk zijn in 2010 en 2011-2009; de metro gaat gebruik maken van de nieuwe metrotunnel tussen Kiewitweg en Centraal Station. Naast een fietspad is er op het viaduct ook nog ruimte voor voetgangers, 'skaters' en rolschaatsers en groen. Onderzijde viaduct is in eigendom van Hofbogen bv (een samenwerkingsverband van 4 woningcorporaties), met optie op koop van bovenzijde (nu het spoor). Toekomstvisie is gepresenteerd, maar er zijn zorgen over de 'plek van de fiets'. Fietsersbond heeft hierover in maart 2009 een brief naar college van B&W gestuurd.

Het viaduct over A20 wordt vervangen (2010?) i.v.m. in/uitvoegstroken, dan combineren met een fietsviaduct met een grotere overspanning.

Toegang van/naar het fietspad langs de Gordelweg; trap met fietsgaten; hellingbanen naar oost en naar west NOODZAKELIJK. Alleen trap met fietsgaten is geen optie.

Toegang van/naar de Bergweg; trap met fietsgaten en een lift in combinatie met de toegang tot bijvoorbeeld een horecavoorziening in het voormalige station Bergweg.

Toegang van/naar de Heer Babelweg; trap met fietsgaten en/of een hellingbaan. Hellingbanen naar oost en naar west NOODZAKELIJK. Alleen trap met fietsgaten is geen optie.

Onderdoorgang Goudsesingel/Pompenburg gewenst, eventueel ook oversteek bovenover (zonder extra verkeerslichten)

Fietsvoorzieningen en viaduct aan spoorviaduct (staat benoemd in 'randvoorwaarden Pompenburg'). Markt op Blaak verplaatsen. Voorangssituatie (o.a. bij de Meent). Evt terrasvormig dak (parkeerplaats in aanbouw)



Verkeersplan Binnenstad

Rotterdam heeft onlangs een "Verkeersplan Binnenstad" gepresenteerd. Daar is al aardig wat over te doen geweest. Maar wat betekent dit plan voor de Rotterdamse fietsers? Op papier ziet het er uit als een stap in de goede richting. Volgens de tekst is die richting: meer ruimte voor voetgangers, meer ruimte voor fietsers, meer en gratis bewaakte fietsstallingen, minder auto's en daardoor een leefbaarder binnenstad. Zie ook bijgaand kaartje. Het hele rapport staat op onze website www.fietsersbond.nl/rotterdam

Fietsvoorzieningen

Wat wordt er concreet voorgesteld aan fietsvoorzieningen? Er komt een fietspad aan de oostzijde van de Binnenrotte dat bij het Pompenburg verbonden is met een fietspad richting Centraal Station. Het éénrichtingsfietspad aan de centrumzijde van de grote autoroute Oostplein-Blaak-Rochussenstraat wordt twee richtingen. Qua fietsroutes blijft de rest ongewijzigd. Naast de bewaakte fietsstallingen op de Meent en bij station Blaak komen er bewaakte stallingen op het Churchillplein en het Eendrachtsplein. Die vier bewaakte stallingen worden allemaal inpandig of overdekt en gratis.

Coolsingel

Op de Coolsingel zou het aantal autorijbanen worden verminderd van 2x2 naar 2x1. Over de Coolsingel en de fiets staat er: "Fietsvoorzieningen kunnen worden geïntegreerd op de brede trottoirs en een daarbij aangepaste verharding". Daaruit concluderen wij dat de plannenmakers zich nog niet hebben gerealiseerd dat de Coolsingel voor de meeste fietsers een doorgaande route is en dat die doorgaande fietsers geen andere keuze hebben, tenzij ze flink omrijden en met nog meer auto's samen op gaan rijden. Dat is dus geen keuze. Voor de Fietsersbond is het duidelijk dat er aan beide zijden van de Coolsingel brede tweerichtings- rood geasfalteerde fietspaden noodzakelijk zijn.

Stadsstraten

Op het kaartje staan 'stadsstraten' genoemd. Daarover wordt gezegd: "Deze verbindingen worden verbeterd door het opheffen van barrières voor fietsers, en voetgangers op de belangrijke kruisingen met de boulevards.", " ... continue profilering met tweerichtingsverkeer en eenzijdig parkeren."

"Verkeerssoorten worden niet gescheiden, er is een gemengd profiel voor fietsers, openbaar vervoer en autoverkeer." en "door het zoveel mogelijk twee richtingen maken van de stadsstraten". Dat betekent dus dat er geen aparte fietspaden of fietsstroken komen. Het maken van deze 'stadsstraten' kan aanzienlijke consequenties voor fietsers hebben, maar erg concreet is het in het Verkeersplan Binnenstad nog niet.

Stadsstraten: Meent

De Meent is een 'stadsstraat'. Inmiddels zijn daarvoor plannen bekend en weten we wat 'stadsstraten' zijn. Dat zijn straten waar alleen plaats is voor tweerichtingsautoverkeer. De trottoirs worden verbreed, aan één zijde wordt het parkeren opgeheven, de rijbaan wordt versmald, de straat is geheel twee richtingen voor auto's en voor fietsers en het wegdek wordt in klinkers uitgevoerd. Wij weten niet of het 30 km/u gebied of 50 km/u wordt. Dit betekent dat er toch weer meer sluip- en zoekverkeer zal komen, dat fietsers volstrekt onbeschermd blijven en dat fietsers ook nog eens een slechter wegdek krijgen dan er nu is. Het fietsdeel van het rapport begint met "De fiets is een belangrijk vervoersmiddel die sterk zal stijgen in en naar de binnenstad." Als deze 'stadsstraten' worden aangelegd, dan kun je de bedoeling van dit slechte Nederlands wel schudden. De Fietsersbond is hier dus mordicus tegen. De hele branche die profiteert van fietsende toeristen kunnen we met deze voorgestelde Rotterdamse 'stadsstraten' ook wel vergeten.

Fietspad langs Binnenrotte

Waarom moet het voorgestelde fietspad eigenlijk aan de oostzijde van de Binnenrotte? Op het kaartje staat het aan de westzijde getekend. Langs de westzijde krijg je een veel betere aansluiting bij de Blaak en fietsende toeristen kunnen rechtsreeks van CS naar Laurenskerk en Erasmus! In beide gevallen is een harde fysieke scheiding van de marktactiviteiten nodig, anders is er geen fietspad!

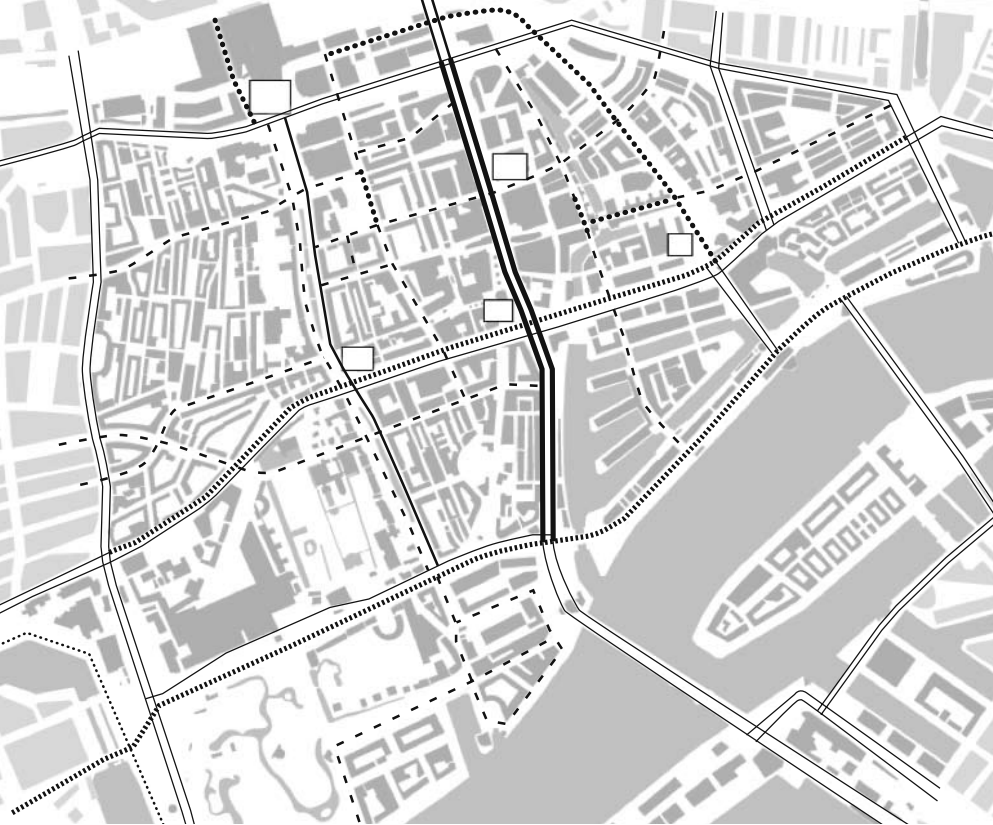
Fietsverbinding CS - Binnenrotte

Het is wel duidelijk dat de route naar het Centraal Station met een viaduct over de Schiekade heen gaat. Dat kan winst betekenen omdat je als oost-west fietser het Hofplein zelf misschien zou kunnen

vermijden. Maar in het verkeersplan staan veel mooie woorden en een kaartje met één groen lijntje met een bocht er in. Zoals jullie en wij weten moet dat groene lijntje aan de uiteinden en in de bocht naar alle kanten goed aangesloten zijn op het bestaande fietsnetwerk, anders heb je er niets aan. In dit geval is er veel mogelijk qua netwerkaansluitingen, maar er wordt in het plan niets over gezegd. Er zijn vele hoogteverschillen rond de bocht van het groene lijntje. De Fietsersbond ziet goede mogelijkheden om die hoogteverschillen te benutten teneinde alle benodigde verbindingen te maken: noord-zuid, oost-west en de fietsontsluiting van de deelgemeente Noord richting Noordplein. Tevens kunnen de bochten worden gemaakt: van zuid naar het Noordplein en van west (CS) naar bovenop het Hofpleinlijnviaduct, maar ook van west richting Noordplein. De hoogteverschillen kunnen bij uitstek worden benut om fiets en auto ongelijkvloers te laten kruisen. Dat levert pas echt voordeel voor fietsers op, net als bij het voorgestelde viaduct over de Schiekade. Daarnaast kan het niet zo zijn dat je het Pompenburg over moet steken, de Pompenburghobbel op en af moet maar het spoor niet oversteekt. Dan kiezen veel fietsers voor een gelijkvloers alternatief en is de hele verbinding CS-Pompenburg-Binnenrotte een flop. Op dit ingewikkelde verhaal komen we terug met een plan waarin Pompenburg en Hofpleinlijnviaduct het grootste fietsknooppunt van Rotterdam kunnen worden met zowel gelijkvloerse als ongelijkvloerse verbindingen. Over het fietsnetwerk gesproken: waarom staat in dit plan niets over de fietsverbinding die langs de Rotte zou komen?

Tweerichtingsfietspaden

Het éénrichtingsfietspad aan de noordkant van de oost-west route Oostplein-Burg v Walsumweg-Blaak-Westblaak-Rochussenstraat wordt tweerichtingen van Oostplein tot 's Gravendijkwal. Dan rest nog het stukje Rochussenstraat tussen 's Gravendijkwal en Lage Efburg om bij het prachtige nieuwe fietspad van de Aelbrechtsskade te komen (zie Top Tien in deze Fietserskrant). Helaas, beide tweerichtingsfietspaden liggen aan verschillende kanten van de autorijbanen. De Fietsersbond heeft al ideeën aangeleverd om dat probleem op te lossen. We hebben goede hoop dat dat



Agenda

ZONDAG 24 MEI

Fietstocht voor leden van de Fietsersbond met maximaal 2 introducés.

Deze tocht gaat onder andere via de nieuwe pont bij Hoek van Holland met een bezoekje aan de landtong Rozenburg.

Opgeven via fietstochtr rotterdam@mac.com of telefonisch 010 - 466 94 98

- Eénrichting fietspad
- Coolsingel profiel
- - - Stadsstraat
- Tweerichtingen fietspad
- Solitair Tweerichting fietspad
- Bewaakte fietsenstalling

gaat lukken. Terug naar de Binnenstad. Op de Hoogstraat tussen Binnenrotte en Keizerstraat/Westewagenstraat is een tweerichtingsfietspad ontworpen dat doorloopt in de Westewagenstraat. Via dit stuk van de Hoogstraat kun je dus verder het winkelgebied in fietsen dan nu, en Keizerstraat en Westewagenstraat worden formeel met elkaar verbonden. Dat is een extra fietsdoorsteek door het voetgangersgebied. Als het rustig is, is dat absoluut winst. Als de voetgangersstromen hetzelfde blijven dan is het op zaterdagmiddagen handiger om óf veel eerder af te stappen, óf deze routes geheel te mijden. Tegen zo veel voetgangers kun je niet op en dat moet je ook niet willen.

Conclusie

Mogelijk enige winst, zeker verlies en nog veel onzekerheid. Het aandeel fietsverkeer van 19% laten stijgen naar 24% (p53) is een stijging van 26%. Dat gaat niet lukken met het huidige plan. Maar met een beperkt aantal aanpassingen is er een kans: goede gescheiden fietsvoorzieningen op de doorgaande stadsstraten, geen bestaande "autoknippen" weghalen, Coolsingel brede rode tweerichtingsfietspaden aan beide zijden en rond het Pompenburg alle aansluitingen realiseren. Dan is een stijging van 26% realiseerbaar. Het aandeel "fietsen" t.o.v. "lopen" en "auto" van nieuwe binnenstadbewoners in al die hoogbouw, zal met fietsvriendelijker stadsstraten ook aanzienlijk omhoog gaan. Die heb je wel nodig om het aantal fietsers met 70% te laten groeien (p53)!

vervolg van pagina 3

Fietskaart

Eerste mogelijkheid: een kaart met een oplage van ongeveer 500.000 exemplaren die huis aan huis in de hele stadsregio verspreid wordt. Kosten: ongeveer 200.000 euro.

Tweede mogelijkheid: een veel kleinere oplage (50.000 exemplaren) die ongeveer 50.000 euro zou kosten en verkocht moet worden.

Een derde mogelijkheid hadden we niet omschreven, maar we dachten dat creatieve ambtenaren die zelf wel uit de eerste twee alternatieven konden halen: een oplage van 50.000 exemplaren (kosten ca. 32.000 euro) die gratis door (potentiële) fietsers afgehaald zou kunnen worden bij (deel)gemeentes, buurthuizen, fietsmakers, bibliotheken, de VVV enz. Tegen betaling van distributie- en verzendkosten zouden mensen de kaart ook bij de Fietsersbond kunnen bestellen. Zo wordt bijvoorbeeld in Brussel de fietskaart verspreid. Dom, dom, dom van ons, zo bleek. De ambtenaren zijn zelf niet op dit idee gekomen en omdat er geen tussentijds overleg is geweest hebben wij het de betrokken ambtenaren ook niet kunnen influisteren.

Een fietskaart ZONDER fietspaden?

In plaats daarvan hebben ambtenaren geadviseerd om een commerciële kaartmaker in te schakelen. De fietskaart

zou dan 5 of 6 euro gaan kosten, terwijl de druk- en distributiekosten ongeveer 60 eurocent zijn. Maar waarvan we écht van onze fiets vielen was het voorstel om GEEN fietspaden op de nieuwe fietskaart aan te geven. Ooit gezien dat de ANWB een autokaart uitgeeft waarop geen auto(snel)wegen staan?

Hoe verder?

Half april hebben we portefeuillehouder Baljeu een brief gestuurd om onze verbaazing en ergernis te tonen, maar ook om een handreiking te doen om uit deze idiote situatie te komen. We hebben Inmiddels een afspraak met de betrokken ambtenaren om te proberen alsnog de beste fietskaart van Nederland te maken en zo het fietsen te stimuleren. Maar nu is Baljeu, de bestuurlijke trekker, dus teruggetreden. Het is totaal onduidelijk of nu snel verder gewerkt kan worden aan de fietskaart. Moeten we als Fietsersbond Rotterdam nu maar helemaal zelf zo'n kaart maken? Zodra er meer bekend is zullen wij dat laten weten. Het eerst aan de 30 actieve leden die al een half jaar in de startblokken staan om alle fietspaden in en rond de stadsregio bij elkaar te fietsen. (PK&JWL)

Park Zestienhoven ramp voor fietsers

Top Tien slecht wegdek in Rotterdam

Park Zestienhoven, dichtbij het vliegveld, telt inmiddels drie vermeldingen in de Top Tien slecht wegdek. Je kunt er nu zowaar een rondje fietsen over uiterst slecht wegdek. Soms is er geen doorkomen aan. Zoals het fietspad langs de **Terletweg**, op nummer 2 in onze ranglijst, dat is namelijk volledig door de natuur overwoekerd. Fietsers worden er over de hoofdrijbaan geleid.

Er is ook goed nieuws

Het fietspad langs de **Stadhoudersweg** (noordzijde, tussen Daltonlaan en Kleinpolderplein) is opgeknapt. Deze belangrijke fietsverbinding op de route Rotterdam-Delft is voorzien van mooi glad en rood asfalt. Dit geldt ook voor de **Aelbrechtskade**. Aan de waterkant ligt nu een prachtig nieuw tweerichtingsfietspad. Zie voor de aansluiting vanaf de Lage Erfbrug ook het stukje in deze Fietserskrant over het Verkeersplan Binnenstad. Nog meer goed nieuws: Het **Prinsemolenpad** (op 4) langs de Rotte wordt naar alle verwachting half mei opgeleverd. Het voorheen zeer

smalle pad is dan voorzien van zwart asfalt, en met een breedte van 3 meter hoef je voor een tegenligger het gras niet meer in.

'Nieuw' in de Top Tien

Op nummer 8 en 10 binnengekomen: twee fietspaden in Blijdorp. Het fietspad langs de **Statenweg OZ** (tussen de tunnel en de Walenburgerweg) en het stukje daar rechtsaf, naar de Stationssingel (dat is de **Walenburgerweg**), zijn matig beklinderd. Vooral de ventweg daar heeft verzakkingen. Het fietst niet lekker. De gemeente heeft toegezegd goede omleidingsroutes te bieden nu de Proveniersfietsstunnel dicht is wegens de werkzaamheden aan station CS. Voor een andere route tussen Blijdorp en het centrum van de stad moet je ver omfietsen.

Op nummer 9 de **Achterdijk**. Dit is een lange weg, grotendeels parallel aan de Zestienhovense kade. Het westelijk deel van de Achterdijk is een klinkerweg, die ook voor auto's toegankelijk is. Meer oostwaarts is het een vrijliggend fietspad door het groen. Vooral het stuk met klinkers is zeer hobbelig en slecht. (PdB.)

Erger jij je aan slecht wegdek dat volgens jou in deze Top tien hoort? Stuur dan je eigen vermeldingen (maximaal 10) van slecht wegdek in. Denk erom: alleen binnen de gemeente Rotterdam. Je hebt een bepaald aantal punten. Als je één straat nomineert gaan al je punten naar de ene straat en heb je maximaal effect. Als je een echte Top Tien instuurt, wordt hetzelfde aantal punten



Top Tien slecht wegdek in de gemeente Rotterdam

April 2008

- 1 Kanaalweg + Gordelweg (Kleinpolderplein-Vroesenlaan)
- 2 Terletweg (Park Zestienhoven)
- 3 Pascalweg (Spinozaweg-Guido Gezelleweg/Catullusweg)
- 4 Prinsemolenpad
- 5 Slaak
- 6 Van der Duijn van Maasdamweg (Park Zestienhoven)
- 7 Warande/Ammanplein
- 8 Statenweg OZ, tussen Statentunnel en Walenburgerweg
- 9 Achterdijk / fietspad parallel aan Zestienhovensekade OZ
- 10 Walenburgerweg, ZZ tussen Statenweg en Stationssingel

over alle tien verdeeld. Omschrijf de ligging zo nauwkeurig mogelijk en verstuur naar: fietserskrant@fietsersbond.nl of Tjalk 97, 2991PP Barendrecht.

De Achterdijk



Foto's: Petra de Boks

Fietsklachten en fietsinformatie

Klachtentelefoon gemeente Rotterdam

0800-1545 (gratis) of

<http://appl.gw.rotterdam.nl/msb/Klachtenformulier.aspx>

www.fietsersbond.nl

www.fietsersbond.nl/rotterdam

www.bereikbaareregiorotterdam.nl

