

De fietserskrant

Kwartaalblad van de Fietsersbond, afdeling Rotterdam

Winter 2009-1

Afdeling Rotterdam
fietserskrant@fietsersbond.nl

Tjalk 97
2991 PP Barendrecht

Benzinestation Maasboulevard

In Kralingen, vlakbij de Oude Plantage, aan het oostelijke uiteinde van de Maasboulevard ligt aan de rivierzijde een benzinestation. Tussen benzinestation en autorijbanen ligt het drukbereden fiets-/bromfietspad van de Maasboulevard. Blijkbaar vond de wegbeheerder dat er een verkeersveiligheidsprobleem was op de plaatsen waar de auto's naar/van het benzinestation het fietspad kruisen. Dus moest daar iets gebeuren.

Waar praten we over? Automobilisten die willen tanken moeten uit 50 km/uur uitvoegen, naar een aparte strook van circa 60 meter lengte. Dan moeten ze het tweerichtingen fietspad kruisen. Als ze klaar zijn met tanken dienen ze opnieuw dit fietspad te kruisen. Dan is er één opstelplaats en vandaar moeten ze in de hoofdstroom invoegen. Fietsers komen van beide kanten en hebben voorrang. Het probleem is natuurlijk dat de auto's te hard rijden, geen voorrang aan fietsers geven, soms onder het mom "ze rijden zo hard".

Dat automobilisten stelselmatig de snelheid van fietsers te laag inschatten is op straat niet te verhelpen. Slechts bij de autorijlessen zou je daar iets aan kunnen doen.

In dit nummer

- 2 Fietsparkeren en stallingen Zuidplein
- 4 Knelpunten
- 5 Fietskaart Stadsregio
- 6 Het Hofpleinlijnviaduct
- 8 Obstakels en verkeersveiligheid



TNT Post
Port betaald

Gezien de aard van de verkeersstromen zouden de hoofdstromen van auto's en fietsers geen hinder mogen ondervinden als je dit probleem gaat oplossen. Dat betekent dat de auto's die het benzinestation in en uit gaan gedwongen

vervolg op pagina 3

(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

Fietsenparkeren en stallingen Zuidplein

Verscholen in de krochten van het Zuidplein is een bewaakte fietsstalling. Vóór de Albert Heijn op het Zuidplein stonden "nietjes" om je fiets even aan vast te maken bij de dagelijkse boodschappen. Dat is precies op de hoek van Strevelsweg en Pleinweg. Inmiddels heeft de deelgemeente Charlois een paar honderd meter verderop aan de Pleinweg in de open lucht een gratis bewaakte stalling gemaakt. Tevens zijn de "nietjes" voor Albert Heijn weg gehaald en mag je je fiets daar in de buurt helemaal niet meer parkeren. Althans, dat blijkt uit labels die wel eens aan je fiets worden gehangen. Dit betekent het volgende:

- De bewaakte stalling onder het Zuidplein heeft oneerlijke concurrentie gekregen,
- Fietsparkeren voor de deur voor de snelle dagelijkse boodschappen is niet meer mogelijk, dit is juist een van de concurrentievoordelen van de fiets,
- Extra gesjouw met je kratje bier naar de gratis bewaakte stalling in plaats van voor de deur op de bagagedrager plaatsen,
- De gratis bewaakte stalling is alleen overdag bemand maar buiten die uren mag je je fiets ook nergens in de buurt van de Albert Heijn parkeren, dit is uitlokken van overtreding van het fietsparkeerverbod,
- Er staan nergens borden dat je je fiets niet mag parkeren en er is al helemaal geen grens van het gebied met fietsparkeerverbod aangegeven,
- Over smaak valt niet te twisten, maar de gratis bewaakte stalling ziet er niet uit. Dan hebben we het niet over de fietsen maar over de zogenaamde omheining en het onderkomen voor de bewakers. Dan liever de fietsen aan de nietjes.

Natuurlijk zijn wij voor gratis bewaakte fietsstallingen, maar niet ten koste van onbewaakt fietsparkeren en zeker niet ten koste van een ondernemer die al 36 jaar zijn brood verdient met bewaakt stallen! (JWL)



Groene auto bij de Maashaven

Foto: Susan Dorrenboom



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 mei 2009. Kopij voor 27 april 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

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:
Bernd Zwart, 078 676 59 00
binnenmaas@fietsersbond.nl

Deze krant is gedrukt bij drukkerij Oink Schiedam op chloorvrij-gebleekt papier

De Fietserskrant is hét medium voor de fietsers in Rijnmond, Hoeksche 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 adres-sering 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

vervolg van voorpagina

Maasboulevard

dienen te worden om zich veiliger te gedragen. Tenzij er natuurlijk een oplossing is waarmee je de ontmoeting auto-fietser geheel wegneemt.

Laten we daar eens mee beginnen. Je zou het hele fietspad achter het benzinestation langs kunnen leiden. De kruisingen verdwijnen, het kost ruimte en geld. Fietzers worden geconfronteerd met omrijden en extra bochten. Zeker scherpe bochten kunnen tot extra onveiligheid leiden. Helaas ligt niet alles op dezelfde hoogte en lijkt er onvoldoende ruimte te zijn. Dit lijkt dus geen haalbare kaart.

Als die oplossing niet mogelijk is, dan zou je verwachten dat met alle mogelijke middelen het kruisen van auto's en fietsers veiliger wordt gemaakt. Omdat de hoofdstroom fietsers prioriteit heeft, kan dat alleen door die zo min mogelijk te hinderen. Welke mogelijkheden kun je bedenken? Allereerst kun je zorgen dat fietsers en auto's elkaar meer loodrecht kruisen zodat vooral de automobilisten meer zicht hebben op de fietsers. Dat is gebeurd. Er is een kronkel in het fietspad gelegd. Tevens zal de autosnelheid laag moeten zijn. Daar is helemaal niets aan gebeurd. Je kunt denken aan ribbels op de afslag en vlak voor de uitrit, je kunt denken aan een 10 km/u bord vlak voor de kruisingen, met de bijbehorende drempels, je kunt het hele fietspad op een drempel leggen en extra waarschuwingen op het wegdek zouden ook enige invloed hebben.

Helaas lijken alle genoemde mogelijkheden niet bij de ontwerpers te zijn opgekomen. In plaats van het verlagen van de autosnelheid heeft men er voor gekozen om obstakels voor de fietsers aan te brengen. Zoals u elders in deze Fietzerskrant kunt lezen is dat levensgevaarlijk voor fietsers. De ontwerpers hebben twee langgerekte, gebogen eilandjes aangebracht met op ieder eilandje twee verkeerszuilen met een bord.

De gevolgen zijn allereerst dat het fietspad aanzienlijk versmalt. Dat op zich is al gevaarlijk. Op dit drukke fiets-/bromfietspad zijn fietsers en bromfietsers elkaar aan het inhalen en rijden ook gewoon fietsers naast elkaar. Plotseling

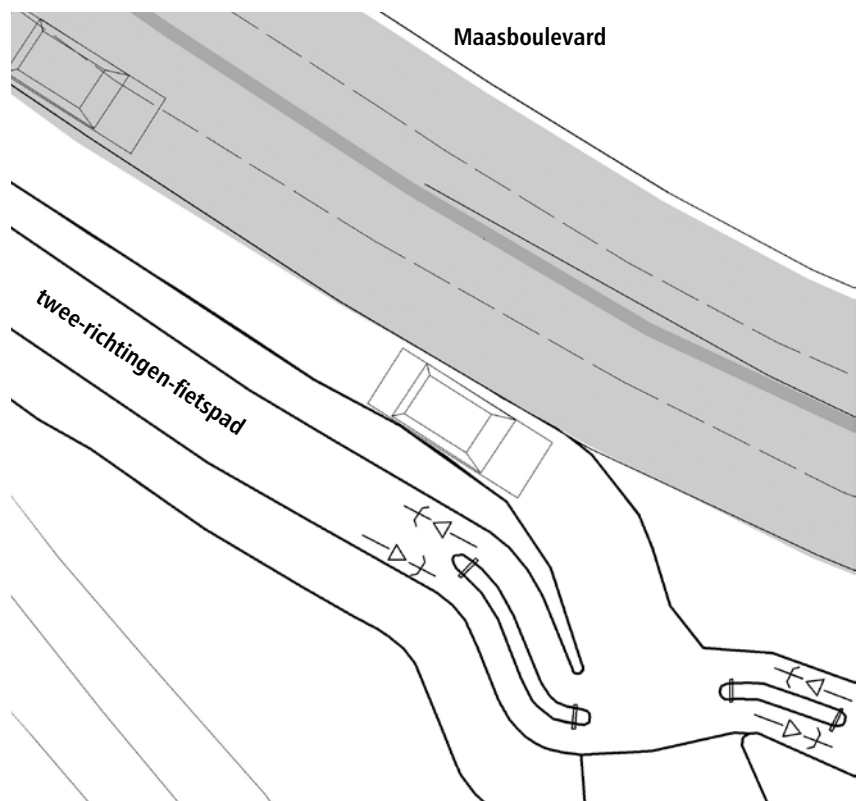


Foto en tekening: Ad Broere

duikt er dan een obstakel op. Zoals gezegd is het in de spits druk en zo'n versmalling zorgt er voor dat de rij (brom-)fietsers wordt uitgerekt. Kruisende auto's zullen dus langer moeten wachten. Een fietser zal graag in de gaten willen houden of er kruisende auto's aan komen. Als hij bij zo'n eilandje is kan hij dat echt niet meer doen. Hij moet de bordjes op de verkeerszuilen ontwijken, hij moet door het smalle gangetje, hij moet ook nog eens bijsturen vanwege de bocht en hij moet al die andere fietsers en bromfietsers om hem heen in de gaten houden. Die fietsers en bromfietsers om hem heen maken rare bewegingen omdat ze met dezelfde ellende worden geconfronteerd. Deze opgave is gewoon onmogelijk.

Doordat de fietser minder aandacht kan besteden aan het gedrag van de automobilisten is de veiligheid verminderd ten opzichte van de oude situatie. De eilandjes, de smalle fietspaadjes, de verkeerszuilen en de bochten naast de eilandjes maken het vele malen onveiliger voor fietsers dan bij alle andere oplossingen vanwege de eenzijdige ongevallen. Daarop gaan we elders in deze Fietzerskrant in. Door de andere fietsers en bromfietsers ontstaan er ook nog tweezijdige ongevallen.

Onze conclusie is heel duidelijk: de eilandjes in het fietspad bij het benzinestation Maasboulevard moeten direct verdwijnen. Ze hadden er nooit mogen komen. (JWL)



Knelpunten

In de vorige Fietserskrant hebben we opnieuw onze succesvolle Top Tien slecht wegdek in de gemeente Rotterdam gepubliceerd. Waarom succesvol? Politici en ambtenaren reageren en de woorden worden uiteindelijk omgezet in daden. Sinds de eerste Top Tien in 2002 is deze daardoor al vele malen vernieuwd. Het gaat absoluut de goede kant op, maar we blijven doorgaan met deze Top Tien. De natuur en auto's vernielen op termijn alle fietswegdek en daardoor blijft er werk aan de winkel voor gemeente en Fietsersbond.

Goed wegdek is belangrijk voor fietsers, maar er zijn andere zaken die voor fietsers danig vervelend zijn en die eenzelfde soort aanpak als de Top Tien verdienen.

Gedurende de afgelopen jaren hebben we heel wat knelpunten, zijnde niet slecht wegdek, in ons 2-maandelijkse overleg met ambtenaren aangekaart. Het percentage opgeloste knelpunten is echter bedroevend laag. Waarom loopt dat niet? Allereerst is het vaak lastig om aan te geven WAAR het probleem precies zit of WAT het probleem precies is. Dat laatste heeft met fietservaring te maken. Als WAAR en WAT eenmaal duidelijk zijn voor onze gesprekspartner, dan moet hij/zij het weer aan anderen over kunnen brengen. Maar op allerlei plaatsen gaan mensen weg en komen anderen en regelmatig kun je opnieuw beginnen. Verder zijn deze knelpunten ingewikkelder dan slecht wegdek en vergt oplossen tijd en overleg tussen verschillende partijen. Dat vergroot het communicatieprobleem...

We willen dus een knelpuntenlijst maken. Gezien het bovenstaande is het noodzakelijk om overdraagbare dossiers op te bouwen. Dat willen we graag samen met jullie, onze leden, doen.

Doelgroep

De lijst met knelpunten is bedoeld voor ambtenaren en politici. Zij zijn degenen die oplossingen kunnen initiëren. Voor hen moet het dus mogelijk zijn om te selecteren op gemeente/deelgemeente, maar misschien ook op bijvoorbeeld groen, riolering, verlichting. In Rotterdamse termen zou je zeggen Roteb en Gemeentewerken. Het spreekt vanzelf dat de

knelpuntenlijst op onze website www.fietsersbond.nl/rotterdam zal komen.

Verschillende knelpuntenlijstjes

Wat is het verschil tussen de door ons aangedragen knelpunten en de knelpunten die via het meldpunt "Mijn slechtste fietspad" op de landelijke website van de Fietsersbond worden aangedragen?

Het verschil zit in de controle die de Fietsersbond in Rotterdam + Regio uitvoert. De Fietsersbond zal ook voorstellen voor mogelijke oplossingen doen. Deze knelpuntenlijst is gebruikersvriendelijk voor wegbeheerders. De Fietsersbond wil niet alleen het knelpunt oplossen, maar ook zorgen dat hetzelfde niet meer elders wordt aangelegd. Wij willen beleidswijzigingen initiëren en uitvoeringsregels verbeteren.

Soorten knelpunten

Samen met een van onze contactpersonen hebben we onlangs de inmiddels opgebouwde lijst doorgenomen. Daarbij bleek dat je twee soorten kunt onderscheiden: knelpunten die op vele plaatsen voorkomen, bijvoorbeeld te scherpe bochten in hoofdfietsroutes of hellingen die onderaan een onnodige scherpe bocht hebben en knelpunten die maar op één plaats voorkomen zoals het "waslijnprobleem"*. Zoals gezegd is het uitdrukkelijk de bedoeling dat knelpunten die op vele plaatsen voorkomen en eigenlijk een ontwerpfout zijn, ook inderdaad door wijziging van beleid of ontwerpregels worden voorkomen, anders blijven we bezig.

Knelpunten die via de Rotterdamse Klachtentelefoon of de bijbehorende website kunnen worden opgelost, horen natuurlijk niet in de lijst thuis. Behalve als het na herhaald aandringen en verduidelijken via de Klachtentelefoon niet lukt om zo'n knelpunt op te lossen. De knelpunten die we aan willen kaarten zullen te "groot" of te "ingewikkeld" zijn voor de klachtentelefoon.

Top Tien

De overlast die fietsers van de verschillende soorten knelpunten ondervinden zal per plaats en per persoon verschillend zijn. Maar ook de beleving zal per fietser verschillen. Sociale veiligheid bij tunnels en viaducten is daar een goed voorbeeld van en het ontbreken van verlichting is

alleen hinderlijk in het donker. Dat ziet ook niet iedere fietser. Dat laat onverlet dat bijvoorbeeld de roltrap- en liftellende bij Heinenoord- en Beneluxtunnel veel fietsers ernstig treft en dat er verkeers- of sociale veiligheidsaspecten kunnen zijn die enige categorie-indeling noodzakelijk maken. Daarom zullen bestuur van de Fietsersbond afdeling Rotterdam + Regio en redactie van de Fietserskrant samen een Top Tien opstellen.

Gebied

We willen ons niet beperken tot de gemeente Rotterdam. Heel graag nemen we zowel alle plaatsen in onze regio alsook het echte buitengebied mee. Dat betekent dat "ver weg" gelegen knelpunten extra goed gedocumenteerd moeten zijn met foto's, tekeningen en dergelijke zodat het WAAR en het WAT ook aan ons van de Fietsersbond afd Rotterdam + Regio helder en duidelijk is overgebracht. Overtuig ons dat het echt een knelpunt is. We kunnen niet bij alle "ver weg" knelpunten zelf gaan kijken.



Veel voorkomende knelpunten

In dit stukje willen we veel voorkomende knelpunten noemen. Plaatsing in onderstaande opsomming is in willekeurige volgorde. Zie www.fietsersbond.nl/rotterdam voor voorbeelden van iedere soort. Weet je er ook een? Stuur die dan naar fietserskrant@fietsersbond.nl of naar Tjalk 97, 2991PP Barendrecht.

- **Verspringende fietspaden.** Van ene kant van de autorijbanen naar de andere kant verspringend twee-richtingen-fietspad. Aanleg van een twee-richtingen-fietspad is soms handig. Het neemt bijvoorbeeld minder ruimte in beslag. Maar als je het hele fietspad moet volgen en het gaat over naar de andere kant of het wisselt meer dan één keer van één naar twee-richtingen of je bent overgestoken maar bijna alle bestemmingen liggen juist aan de andere kant, dan is er niet nagedacht over het belang van de fietser en iedere keer oversteken is per definitie gevaarlijk. Voorbeelden: Vondelingenweg, Vasteland-Westzeedijk, Boszoom naar President Rooseveltweg, Goereesestraat-Zuiderparkweg.
- **Niet doorgetrokken fietspaden.** Het (asfalt) fietspad langs een voorrangsweg is niet doorgetrokken over een zijweg heen. Daardoor lijkt het voor automobilisten naar/van de zijweg alsof fietsers geen voorrang hebben en fietsers moeten de hobbeltgaten van de zijweg kruisen.
- **Haakse bochten** in fietspaden die tot het hoofdrouthenetwerk behoren: Prins Hendrikkade op Noordereiland, Laantje van Duizend tree, route Kooiwalweg-Pascalweg-Bergambachtunnel, Spinozaweg-Elsschotstraat (niet in tegenovergestelde richting), Dordtsestraatweg-Motorstraat (niet in tegenovergestelde richting)
- **Slechte fietsvoorzieningen.** Gezien het belang voor fietsers, hetzij in het routenetwerk, hetzij qua aantallen, zou een goede fietsvoorziening nodig zijn, maar die ontbreekt of is volstrekt onvoldoende. Voorbeelden: Posthumalaan (te smal), Lilian Ngoyweg.
- **Ellende beneden aan een helling.** Dit zijn de situaties dat je niet je met klimmen moeizaam erin gestopte energie kan terugwinnen door lekker uit te rijden en, belangrijker, het zou wel mogelijk moeten zijn. Voorbeelden: Brienoordbrug noordzijde, Hartelkruis bij de Botlekweg zowel naar oost als naar west, Spijkenisserbrug aan de Hoogvlietse kant, komend van Spijkenisse. Vaak blokkeren kruisingen de doorgang zoals bij de Erasmusbrug. Die zouden we wel weg willen hebben, maar vooralsnog achten we dat weinig realistisch.
- **Paaltjes en eilandjes.** Paaltjes en eilandjes dienen er alleen te zijn als ze functioneel zijn. Zo niet, dan zijn ze alleen gevaarlijk. Zie ook elders in deze Fietserskrant.

Mogelijk dat we nog categoriën gaan toevoegen, maar dat zie je vanzelf op onze website. (JWL)

Betrokkenheid leden

Allereerst vragen we jullie om zo veel mogelijk voorbeelden van de veel voorkomende knelpunten. We hopen daarmee te bereiken dat heel veel gelijksoortige knelpunten in één keer aangepakt worden. Één aannemer zou bijvoorbeeld in één opdracht twintig haakse bochtjes kunnen wijzigen. Dat geldt natuurlijk alleen binnen de gemeente Rotterdam. Details hierover staan in een ander artikelje in deze Fietserskrant. Daarnaast zijn we sterk van jullie inbreng afhankelijk voor de “ver

weg” gelegen gebieden. Uit het voorgaande blijkt ook dat we zelden zullen kunnen volstaan met een kort stukje tekst. Foto's, tekeningen en tekst, soms met afmetingen, zullen nodig zijn om beslissers te overtuigen dat actie noodzakelijk is. Kijk op www.fietsersbond.nl/rotterdam (ook voor Spijkenisse, Hellevoetsluis, Ridderkerk, Oud Beijerland ,....., enz.). (JWL)

*Het waslijnprobleem is het aan de rivierzijde ontbreken van een voetpad tussen Maastheater en Willemsbrug in Rotterdam.

Agenda

WOENSDAG 4 MAART 20:00 uur
Jaarvergadering bij het NIVON
Dirk Smitsstraat 76 Rotterdam

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 fietstochttrotterdam@mac.com of telefonisch 010 - 466 94 98

Fietskaart Stadsregio

Gesterkt door jullie reacties hebben we als Fietsersbond de Stadsregio laten weten waartoe wij in staat zijn voor de controle van de concept regionale fietskaart. We hebben ook laten weten wat daar maximaal als subsidie voor nodig zou zijn. In hetzelfde stuk hebben we aangegeven welke goede punten we van de oude fietskaart willen behouden en welke goede punten we van fietskaarten van bijvoorbeeld, Amsterdam, Antwerpen en Utrecht over zouden willen nemen. Tevens hebben we aangegeven dat het geldverspilling zou zijn om twee nieuwe fietskaarten uit te geven. Een kaart zou van het toekomstige koopnettenetwerk in onze omgeving zijn en een kaart zou de opvolger van de fietskaart van 1998 zijn. We hebben nog geen antwoord van de Stadsregio ontvangen. We houden jullie op de hoogte. (JWL)

Beneluxtunnel en Heinenoordtunnel

In de vorige Fietserskrant schreven we dat de brommers uit de Benelux fietstunnel zijn verbannen. Helaas hebben we begrepen dat dat tijdelijk is. De brommers -en een aanzienlijk aantal fietsers- rijden momenteel door een zogenaamde “calamiteitenbuis”. Rijkswaterstaat heeft 200.000 euro uitgetrokken om de problemen met roltrappen en liften van de fietstunnel te verhelpen en daarna zouden de brommers er ook weer doorheen moeten.

Als de genomen maatregelen succesvol zijn, dan zullen ze ook bij de Heinenoordtunnel worden toegepast. (JWL)

Het Hofpleinlijnviaduct

Hofbogen 'onder' en een fiets-/skate-/jogging- en voetpad 'boven'?!

Op 4 oktober 2008 verscheen de toekomstvisie van Hofbogen BV over het Hofpleinlijnviaduct: 'De Hofbogen - Het langste gebouw van Rotterdam' (147 bladzijden, te downloaden via www.hofbogen.nl - downloads - Toekomstvisie.pdf - 10,5 Mb). Eén van de medewerkers van de Fietsersbond heeft het boekwerk op Internet ontdekt. Door deze wereldwijde, maar ongerichte verspreiding heeft de Fietsersbond Rotterdam pas in de derde week van januari 2009 kennis genomen van deze toekomstvisie van Hofbogen BV. Benieuwd naar de inhoud. De eerste verbazing ontstaat bij lezen van het voorwoord. Citaat (p 7): 'Hofbogen BV presenteert nu de toekomstvisie Hofbogen. Alles wat tot nu toe bedacht is en aangereikt, is op een evenwichtige manier in dit boek opgeschreven en gedocumenteerd.' Niet dus. Nergens staat een verwijzing naar een andere Toekomstvisie, namelijk die van de Fietsersbond, die de Fietsersbond Rotterdam in mei 2007 onder andere aan Hofbogen B.V. heeft gepresenteerd.

Toekomstvisie Fietsersbond: verkeersfunctie

Ter herinnering: in de toekomstvisie van de Fietsersbond Rotterdam wordt omschreven hoe de fietsverbindingen tussen Rotterdam, Delft, Den Haag, Pijnacker,

Zoetermeer en Lansingerland verbeterd zouden kunnen en moeten worden. Het Hofpleinlijnviaduct is daarin essentieel. In plaats van trein of (nu) Randstadrail zou op het viaduct een deel van de doorgaande fietsverbinding tussen Plein (Den Haag) en Hofplein (Rotterdam) aangelegd moeten worden. Het geven van een nieuwe verkeersfunctie aan het bestaande viaduct is immers de beste garantie voor behoud van het gehele viaduct. Romeinse aquaducten en bruggen vervielen toen ze niet meer werden onderhouden omdat ze niet meer werden gebruikt. Datzelfde dreigt nu met het Hofpleinlijnviaduct te gebeuren. Het Hofpleinlijnviaduct is sinds 2002 een rijksmonument. Hofbogen BV heeft helaas niet de kans gegrepen om het viaduct over de gehele lengte een zinvolle nieuwe verkeersfunctie te geven om daarmee de toekomst van het hele viaduct veilig te stellen.

Wat wil de Fietsersbond? Functies op het viaduct moeten het stedenbouwkundig concept versterken

Even een stapje terug. Het Hofpleinlijnviaduct is industrieel erfgoed met een buitengewone lengte. Die lengte is alleen te beleven als deze geheel toegankelijk is en de lange lijn wordt benadrukt. Er dienen daarom functies op het dak gerealiseerd te worden die het Hofpleinlijnviaduct stedenbouwkundig bijeen houden. Dat dienen functies te zijn die over de gehele lengte van het viaduct dezelfde zijn en daardoor de eenheid en de lange lijn van het viaduct benadrukken. Het beleven van de volledige lengte van het viaduct is maar op enkele manieren mogelijk: fietsen, joggen/wandelen over die volledige lengte. Ook voor een maximaal gebruik dient de volledige lengte gefietst en gewandeld te kunnen worden. In stukken knippen vermindert het gebruik. Voor een maximaal gebruik dienen tevens zo veel mogelijk verbindingen te worden gerealiseerd: in elk geval met de Binnenrotte en de Kleiweg, met het Hofplein en met de omgeving Centraal Station, hellingbanen bij de Gordelweg, en tussenliggende fietstoegangen minimaal

bij de heer Bokelweg, de Teilingerstraat en de Bergweg. Het behoud van de eenheid van het volledige industriële monument en de mogelijkheid om dit volledig te beleven zijn een overheidsinvestering zeker waard. Gemeente Rotterdam, stadsregio en deelgemeente mogen dit de burgers niet onthouden. Hofbogen BV schrijft (p 42): "Al zal de verbindende functie met Den Haag na het verplaatsen van de Randstadrail verdwenen zijn." Niet dus: in de toekomstvisie van de Fietsersbond verbindt de fietsroute Binnenrotte-Hofpleinlijnviaduct-Lansingerland-Pijnacker-Den Haag de twee steden. Bij de voorbeelden die Hofbogen BV geeft van herontwikkelde spoorviaducten in binnen- en buitenland, is er niet één waarbij de lengte van het viaduct zo goed wordt benadrukt als de Fietsersbond voor ogen staat. In alle voorbeelden is de lengtebeleving bovenop ruimtelijk versnipperd.

Ontwikkeling door Hofbogen BV

Sinds februari 2006 is het viaduct eigendom van 4 woningcorporaties (Stadswonen, Vestia, PWS en Com. wonen). Omdat zij vonden dat ze meer verstand hebben van woningen bouwen, onderhouden en exploiteren dan van het hergebruiken van een spoorwegviaduct/ industrieel monument, hebben ze een aparte organisatie opgericht om een toekomstvisie voor het viaduct te ontwikkelen: Hofbogen BV. Hofbogen BV heeft op haar beurt weer anderen ingehuurd om het echte werk te doen: Crimson Architectural Historians. Ze hebben de hele wereld afgereisd om voorbeelden van hergebruik van spoorviaducten te onderzoeken.

Fietsroute OP het viaduct gedragen door veel partijen

In de visie van Hofbogen BV / Crimson staat op blz. 105 onder het kopje 'Fietsen': 'Tevens dient een langzaam verkeersroute langs de Hofbogen te worden aangelegd. Een goede en aantrekkelijke fietsverbinding tussen het centrum van de stad, het Hofplein, en de overkant van de A20 in de richting van Schiebroek



Foto's Paul Kleppe



sluit aan bij de visie van de gemeente Rotterdam.' De tweede zin had de Fietsersbond zelf kunnen schrijven. Maar met de eerste zin zijn wij het niet eens. Uit de - op dezelfde bladzijde in een voetnoot aangehaalde stukken* - blijkt namelijk dat zowel de Fietsersbond, de gemeente Rotterdam, de stadsregio Rotterdam als de Provincie Zuid-Holland (dus een zeer breed gedragen visie) het steeds en uitsluitend over een fietspad OP het viaduct hebben, waar mogelijk met andere voorzieningen. Hofbogen BV stelt fietsen op het viaduct voor tussen Berkelselaan, over Gordelweg en A20 tot de Kleiweg. De Berkelselaan ligt zo'n 200 meter ten zuiden van de Gordelweg. In het voorstel van Hofbogen BV zou 76% van de lengte van het viaduct versnipperd worden. Die versnippering ontstaat vooral doordat Hofbogen BV deels commerciële functies bovenop het viaduct wil zoals een ijsbaan, espressobars en restaurants. Daarmee valt er geld uit het dak van de bogen te halen, maar de versnippering doet afbreuk aan de stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit die alleen wordt behouden als de lange lijn van dit industriële monument wordt gehandhaafd.

Hoe verder?

Hofbogen BV kan volgens ons eigenlijk maar één ding doen. Zij zou alsnog de gehele doorgaande fiets-/wandelpad OP het viaduct als **uitgangspunt / randvoorwaarde** moeten opnemen, en daar - waar mogelijk - andere functies mee combineren. Daar biedt de toekomstvisie van Hofbogen BV voldoende ideeën voor. Als de aanpak waarin de doorgaande lijn wordt benadrukt door een fiets-/wandelpad, achterwege blijft, ontbreekt voor de gemeente Rotterdam en de stadsregio Rotterdam naar alle waarschijnlijkheid de

uitdaging, mogelijkheid en basis om te investeren in een uitstekende langzaam verkeersfunctie op de bovenzijde van het viaduct. En daarmee vervalt de zekerheid van onderhoud voor het gehele viaduct. Want aan de openbare buitenruimte op het viaduct wil Hofbogen BV **GEEN CENT** uitgeven (blz. 139). Hun investering blijft beperkt tot de bedrijfsruimten onder het viaduct. De rest mag de (deel) gemeentelijke en regionale overheid betalen. Laat de besluitvorming en het eigendom dan ook maar in openbare (gemeente-) handen, dan zijn de verantwoordelijkheden tenminste duidelijk!

Is er nog hoop op een beter resultaat voor fietsers, joggers, wandelaars en skaters? Ja. De eerste mogelijkheid is aan te haken bij de laatste alinea van de al genoemde bladzijde 105. "Momenteel wordt echter nog de mogelijkheid onderzocht door Projectbureau Hofbogen in samenwerking met dS+V (deskundigengroep van de gemeente) om tot een combinatie van fietspad en overig programma te komen. De conclusies van deze ontwerpstudie zullen in het uitwerken van het toekomstscenario verwerkt worden.' Het lijkt mij dat dS+V beter in staat is dan Hofbogen BV om de gemeentelijke en stadsregionale wens voor een hoogwaardige fietsverbinding OP het viaduct vorm te geven, dan Hofbogen BV tot nu toe heeft laten zien. Alleen: de gemeente is geen eigenaar van het viaduct. Hofbogen BV is echter ook (nog) geen eigenaar van het dak van het viaduct, maar wel van de ruimte er onder. Citaat, blz. 12: 'Hofbogen BV is op dit moment eigenaar van de boogruimtes en de onderkant van het viaduct, maar nog niet van de bovenkant, 'het dak'. De bovenkant komt in de toekomst wel in

bezit van Hofbogen BV, maar het moment waarop is afhankelijk van de aanleg en ingebruikname van het nieuwe traject van de Randstadrail.'

De Fietsersbond roept de Gemeente Rotterdam op om eigen beleidsvoornemens voor de bovenkant van het viaduct te maken, die bovenkant te verwerven, daar een voetpad en een gecombineerd fiets-, skate- en joggingpad op aan te leggen, "tussen Plein en Hofplein" en die paden waar mogelijk te combineren met groen- en andere voorzieningen.

Wat de Fietsersbond betreft heeft dat fietspad een breedte van minimaal 3,0 meter en zijn geen brommers en snorfietsen toegelaten. Dat fietspad begint en eindigt aan de zuidzijde enerzijds via het dak van de spoortunnel op de Binnenrotte en anderzijds bij het Centraal Station en het Hofplein via een viaduct over de Schiekade. Met extra toegangspunten bij de Heer Bokelweg (trap met fietsgoten en hellingbaan irichting Noordplein), de Teilingerstraat ((trap met fietsgoten), de Bergweg (lift + trap met fietsgoten) en de Gordelweg (hellingbaan). Alle toegangspunten hebben tevens een lift voor slecht ter been zijnden en mensen met een rolstoel of een rollator.

Horizontaal eigendom dus; 'onder' Hofbogen BV, en 'boven' de gemeente Rotterdam. Dat moet te regelen zijn, want dat is nu ook al zo.

En Hofbogen BV: bedankt voor de inventarisatie, maar laat de inrichting van deze openbare buitenruimte alsjeblieft aan de (deel)gemeente over. (PK en JWL)

* **Stadsvisie Rotterdam, Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030**, Gemeente Rotterdam, 2007.

Het tracé wordt eveneens genoemd in de onlangs door het Rotterdamse college vastgestelde nota **Rotterdam fietst**. Als regionale route wordt de fietsroute genoemd in de **Regionale Uitvoeringsagenda 2007-2011**.

Tenslotte is de Hofbogenroute ook door de **Provincie Zuid-Holland** aangemerkt als **belangrijke snelle fietsverbinding tussen Rotterdam en Den Haag**.

Mijn favoriete fietspad: langs de Delfshavense Schie

Mijn favoriete fietspad is het pad langs de Delfshavense Schie. Voordat dit fietspad werd aangelegd moest je óf via het Kleinpolderplein, óf via de Tjalklaan fietsen op weg van Delftweg naar Rotterdam West. De keuze tussen druk, gevaarlijk en hobbelig of druk, gevaarlijk en lawaaiërig. Ineens was er die route langs een groenstrook aan de ene kant en de Schie aan de andere kant. Hier is het hooguit af en toe een drukte met eenden, meeuwen en meerkoeten.



Wanneer je van de Overschiese Dorpsstraat vlak voor de oude brug naar het fietspad afslaat, kom je eerst de leukste snelheidsremmers van de stad tegen, een familie eenden. Meteen na de huizen, wanneer het fietspad begint, volgt een vervelende drempel, maar daarna is het dan ook echt genieten. Je fietst langs verschillende monumenten, zoals de Van Nelle fabriek en de bebouwing van het Mathenesserplein. Een betere manier om de stad in te fietsen is er voor mij niet. En vanaf het voorjaar 2009 kun je kruisingsvrij tot aan de Lage Erfbrug doorfietsen. Daniëlle

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.



Foto's: Daniëlle Wijnen

Variabele soort

Variatie in woorden voor water ven, plas, sloot
Logisch,
wij leven in een nat land.

Waarin wij ons graag voortbewegen op bakfiets, leenfiets, racefiets, lokfiets, stadsfiets of waterfiets.

© Anneke Laverman

Fietsklachten en fietsinformatie

Klachtentelefoon gemeente Rotterdam

0800-1545 (gratis) of

[http://appl.gw.rotterdam.nl/msb/
Klachtenformulier.aspx](http://appl.gw.rotterdam.nl/msb/Klachtenformulier.aspx)

www.fietsersbond.nl

www.fietsersbond.nl/rotterdam

www.bereikbaareregiorotterdam.nl

Obstakels en verkeersveiligheid

In 2007 is het aantal doden in het verkeer opnieuw afgenomen. Het aantal doden en gewonden bij fietsers neemt echter al enige jaren niet af. De minister heeft opdracht gegeven om te onderzoeken wat daar achter zit. Op dat onderzoek willen wij vast een voorschot nemen. Bij het rijden op een tweewieler ben je aanzienlijk minder stabiel dan bij het rijden in een vierwieler. Als je bij het rijden op een fiets een obstakel van zeg 5 centimeter hoogte niet ziet, dan is de kans dat je de macht over het stuur verliest en valt, aanzienlijk groter dan als je met de auto eenzelfde obstakel tegen komt. Dat betekent dat onderhoud van fietspaden veel beter en zorgvuldiger moet dan van autowegen.

Wegbeheerders maken er een gewoonte van om fietspaden vol te zetten met paaltjes, eilandjes en andere obstakels. Het aantal aanrijdingen daarmee is ontelbaar, een deel leidt tot verwondingen waarvan weer een deel met ziekenhuisopname gepaard gaat. Bij een nog kleiner deel zal een ongelukkige val de dood tot gevolg hebben. Het grootste deel van al die verwondingen tot en met de dodelijke

ongevallen zal niet eens als verkeersongeval geregistreerd worden.

Slecht wegdek en andere obstakels leiden tot wat we eenzijdige ongevallen noemen. Heel oude en heel jonge fietsers zullen vaker slachtoffer zijn dan zeg de 20 tot 60 jarigen. Onervaren fietsers vaker dan ervaren fietsers.

Wegbeheerders kunnen heel veel doen om al deze eenzijdige ongevallen te voorkomen. Wegbeheerders komen er ook veel te veel mee weg omdat de meeste fietsers een beperkt aantal routes rijden en dus de valkuilen en obstakels goed kennen. Verkeerskundigen prijzen de obstakels die als zodanig ontworpen zijn altijd aan met "attentieverhogend". Dat betekent aandacht voor het obstakel en dus minder aandacht voor het verkeer en als je je aandacht bij het verkeer houdt dan lig je snel in het ziekenhuis. In het ontwerp dienen dus geen obstakels te zitten en de opeenstapeling van obstakels bij het benzinestation aan de Maasboulevard vraagt om eenzijdige ongevallen. (JWL)