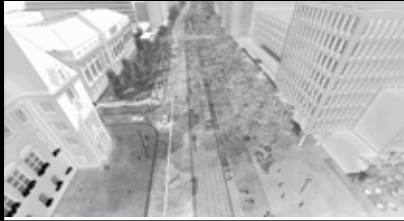


In dit nummer o.a.

2 Bakfietsparkeerplaatsen
verdwijnen

3 Nieuw Coolsingelplan



4 Creatief op wielen

5 Scanauto



6 Roltrappen Maastunnel

9 Centraal Station en diefstal

10 De stad uit langs de
Blauwe Verbinding

11 Fietspad Parkkade

12 Vacatures Fietzersbond

Nieuw Coolsingelplan: voor fietsers dreigt verslechtering

Het gepubliceerde plan voor de herinrichting van de Coolsingel biedt plussen en minnen voor fietsers. Zie op pagina 3 tekening 1 voor een breedteprofiel en tekening 2 voor een schematisch lengteprofiel.

PLUSSEN Het 5,5 meter brede twee-richtingen fietspad kan een flinke verbetering zijn. Hoe de grote voetgangersstromen zich samen met grote fietsstromen gaan gedragen weet niemand. Met een beetje respect voor elkaar en goed uitkijken zou het tussen fietsers en voetgangers goed moeten gaan.

Het volgende pluspunt: de afstand tussen de stank en de herrie van de auto's en de fietsers wordt groter. De trambaan ligt er tussen. Het aantal autorijbanen wordt minder en de verwachting is het aantal auto's met een kwart zal verminderen. Natuurlijk hadden we meer vermindering gewild, maar dit is een stap in de goede richting. Drie autorijbanen lijkt vreemd, maar het zijn er steeds twee die rechtdoor gaan en er is één baan voor links- of rechtsafslaan- de auto's. Tussen Bijenkorf en Beurs is er een stukje met slechts twee autorijbanen!

MINNEN. Fietsers die de Coolsingel gebruiken betalen de tol om deze herinrichting mogelijk te maken. Fietsers die vanaf de Erasmusbrug komen, zullen bij de Schilderstraat de autobanen en de trambaan over moeten steken. Als ze OF ergens aan de Stadhuis kant moeten zijn OF de Meent in willen OF gewoon doorrijden naar de Schiekade, dan zullen ze terug moeten naar de andere kant en dus opnieuw de autostromen en de trambaan moeten kruisen.

Bij het Hilton hotel blijft het fietspad de Kruiskade kruisen en er blijven twee bomen staan waardoor de effectieve breedte van het fietspad zo'n 25% minder wordt.

De oostkant van de Coolsingel wordt voor fietsers onbereikbaar.

vervolg op pagina 3



Tekening: West8/gemeente Rotterdam

FEITEN
Per etmaal:
steken 55.000 voetgangers de Coolsingel over
rijden zo'n 18.000 fietsers op de Coolsingel
rijden zo'n 20.000 tot 25.000 auto's op de Coolsingel

Woon je in de stad, is het niet stedelijk genoeg!

Als je vanuit Heijplaat, Hoogvliet of een andere "westelijke" woonplaats Rotterdam binnenfietst, is de kans groot dat je over het Korperpad komt. Na het passeren van het bebouwde-kombord ROTTERDAM ga je over een mooi, geasfalteerd, tweerichtingsfietspad naar de Groene Kruisweg. Links ligt de wijk Wielewaal met noodwoningbouw van na de oorlog (en die woningen staan er nog), rechts is de autoweg voor het binnenkomende en uitgaande gemotoriseerde verkeer.

Een fietspad binnen de bebouwde kom, dus je zou verwachten dat brommers naar de rijbaan verwezen worden. Niets is minder waar.

Tot groot verdriet van de aanwonenden van het Korperpad scheuren dagelijks vele tientallen brommers, scooters en ander luidruchtige gemotoriseerde verkeersdeelnemers langs hun huizen. De bewoners hoopten dat met de regelgeving over brommers op de rijbaan (BOR) hun situatie zou verbeteren. Maar de BOR-regel bleek niet te gelden voor dit fietspad. Wel voor

Bakfietsparkeerplaatsen verdwijnen bij station Noord

Bijna alle veilige parkeerplaatsen voor bakfietsen bij station Noord gaan verdwijnen. Dat staat althans in de plannen van Prorail. Het fietsparkeren bij station Noord gaat op de schop. Het doel is om meer parkeerplaatsen te maken, waar we erg blij mee zijn.

Maar de door de gemeente Rotterdam zeer gewenste bakfietsvaders en -moeders zijn hiervan het slachtoffer. Nadat zij hun kroost op school hebben afgeleverd zullen zij hun bakfiets niet meer veilig vast kunnen zetten voordat zij op de trein stappen. Prorail negeert met haar plannen de trend van steeds meer 'buitenmodel' fietsen.



Foto: Pieter Kuiper

Fietsersbond Rotterdam heeft Prorail hier half juli op gewezen maar er is tot op heden geen reactie gekomen. (PK)

vrijwel geheel Rotterdam-Zuid, maar niet voor dit fietspad. Natuurlijk vroegen de bewoners naar het waarom. Reden: de uitstraling is niet stedelijk genoeg. Ja, u leest het goed. Ergens bepaalt een ambtenaar welke uitstraling een fietspad heeft, en met dat spijkerharde argument kun je zonder meer de regels aanpassen.

Er werd nog bij vermeld dat het in de Staatscourant had gestaan en dat eventuele bezwaren binnen zes weken hadden moeten worden ingediend. Ja, we lezen allemaal dagelijks de Staatscourant, dus eigenlijk is het de schuld van de onoplettende bewoners van het Korperpad. (SI)



Fietsersbond

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. Oplage van 2.300 stuks. Informatie mag met bronvermelding worden overgenomen, tenzij bij het artikel 'copyright' of © staat vermeld.

Contact:
fietserskrant@fietsersbond.nl

Afdeling Rotterdam + Regio <http://rotterdam.fietsersbond.nl>

Bestuur:
rotterdam@fietsersbond.nl
www.fietsersbond.nl/rotterdam

Jan Laverman, voorzitter
0180 61 97 73

Jan Kors, penningmeester
0180 62 21 71

Pieter Kuiper, lid
010 285 07 48

Elzo Nonhebel, lid

Victor de Waal, lid

Bij u in de buurt:
Albrandswaard
albrandswaard@fietsersbond.nl

Redactie:
Simone Ike, Coby Jansen,
Pieter Kuiper, Jan Laverman,
Willem Visser, Albert Taco
Molenaar

vormgeving:
www.designonderweg.nl

Barendrecht:
Jan Laverman, 0180 61 97 73
barendrecht@fietsersbond.nl

Binnenmaas:
Mart Mantel
binnenmaas@fietsersbond.nl

Feijenoord en Charlois:
Simone Ike
feijenoordcharlois@fietsersbond.nl

Hellevoetsluis:
Paul van den Hoff
hellevoetsluis@fietsersbond.nl

Hillegersberg-Schiebroek:
Pieter Kuiper, 010 285 07 48
rotterdamhillegersbergschiebroek@fietsersbond.nl

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

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

Mail voor advertentie-tarieven:
fietserskrant@fietsersbond.nl

Hoek van Holland:
Arnout Vreugdenhil
hoekvanholland@fietsersbond.nl

Kralingen/Crooswijk:
Coby Jansen
kralingencrooswijk@fietsersbond.nl

Noord:
Victor de Waal
rotterdamnoord@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 verhuisd 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

Nieuw Coolsingelplan



vervolg van voorpagina

Conclusie

De herinrichting kan voor fietsers gunstig worden als er zeer goede oplossingen komen voor de extra oversteken, voor de ruimte die de bomen innemen bij de Kruiskade en voor de bereikbaarheid van de oostkant van de Coolsingel. Er moeten verbeteringen mogelijk zijn want het plan is nog maar een voorlopig ontwerp. Hieronder de door de Fietsersbond voorgestelde oplossingsrichtingen.

Kruising Schilderstraat

De extra oversteek bij de Schilderstraat is het belangrijkste op te lossen knelpunt. In dit voorlopig ontwerp staan er stoplichten, zijn er haakse oversteken getekend en is er geen opstelruimte voor fietsers. We geven twee suggesties: maak er een rotonde van met de fiets in de voorrang of geef de groep fietsers die bij de Erasmusbrug start een lichtgeleiding van groene LEDjes die bijvoorbeeld 18 km/uur gaat. Blijf je naast de groene LEDjes dan krijg je automatisch groen licht bij de Schilderstraat.

Churchillplein en Hofplein

Elders in deze Fietserskrant staat een stukje over FietsLichtInformatiePanelen of FLIPs. We stellen voor om die toe te passen op het Churchillplein en bij het Hofplein. Daarvoor moeten fietsers op het Churchillplein op alle oversteken in twee richtingen mogen rijden.

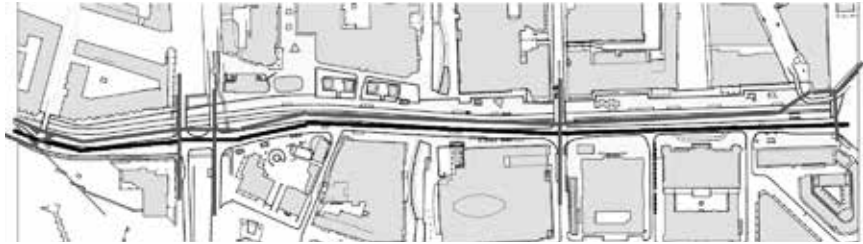
Bomen bij Kruiskade

Het aantal bomen op de Coolsingel gaat van 159 naar 205. Er worden bomen verplant, er komen nieuwe bomen en er worden bomen gekapt als dat nodig is. Voor de twee bomen die bij de Kruiskade in de weg staan is dus zeker een oplossing te vinden.

Onbereikbare oostzijde Coolsingel

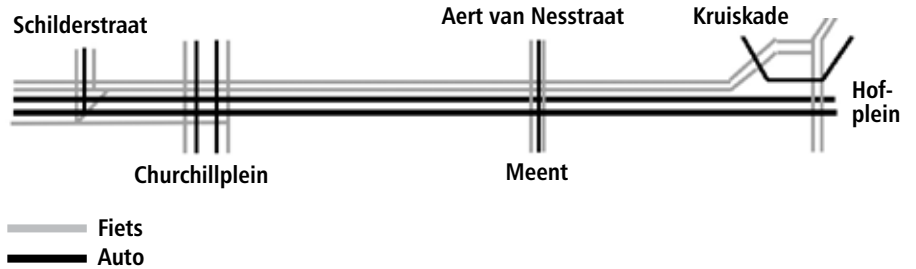
De oostzijde van de Coolsingel moet goed bereikbaar worden voor fietsers. Die kant van de Coolsingel is alleen te bereiken via de kleine straatjes erachter. Je kunt er alleen komen via de doorgaande route Keizerstraat-Westewagenstraat-Haagseveer. Maar dan moet die route fietsvriendelijk worden, bijvoorbeeld met een asfaltloper, moeten de oversteken van de Blaak aan

Witte de With



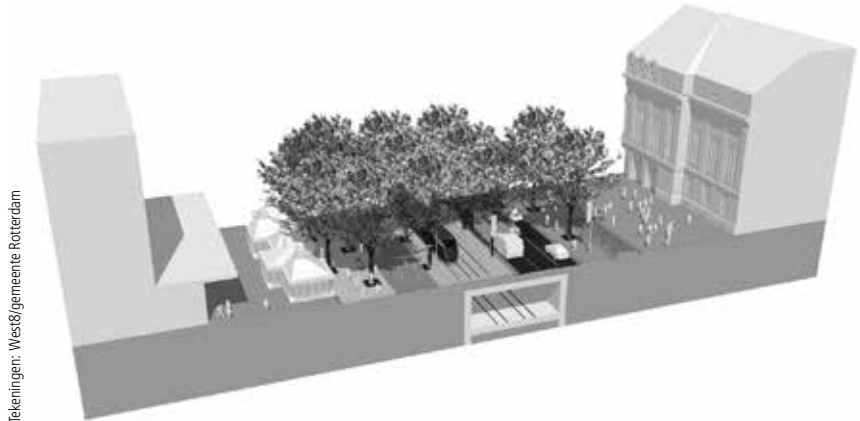
Meent

Coolsingelboulevard doortrekken naar de Witte de With, directe verbinding met de Meent.



de oostzijde van het Churchillplein en bij de Posthoornstraat verbeteren en op de Blaak noord- en zuidzijde tussen Churchillplein en Posthoornstraat/Keizerstraat moeten de

fietspaden beide twee-richtingen worden. Het is een bijkomend voordeel dat deze route met enige moeite ook vanaf de Willembrug te gebruiken is. (JWL)



Tekeningen: West8/gemeente Rotterdam



Foto: Pieter Kuiper

Creatief op wielen

Pieter Kuiper is een echte fietsfanaat. Hij zal blijven uitdragen dat fietsers met z'n tweeën naast elkaar moeten kunnen en mogen rijden. "Want fietsen is niet alleen nuttig maar ook gezellig. Net zoals je in de auto naast elkaar zit rijd je op de fiets ook naast elkaar. En dat zonder botsingen, valpartijen en andere narigheid natuurlijk. Dat moet je goed regelen want dat vraagt meer ruimte. Maar als je daar met z'n allen voor kiest dan lukt het ook", is Pieters overtuiging.

Pieter studeerde levensmiddelentechnologie en kreeg een baan in de muesli en de cruesli. "Maar na een wereldreis op de fiets vond ik het eigen bedrijf van mijn vriendin, -grafisch ontwerp en illustraties maken - , veel leuker dan mijn werk in de granen. We besloten ook in dit werk samen verder te gaan, als grafisch ontwerp bureau. De laatste jaren is het daarin wat rustiger en heb ik tijd voor de Fietsersbond. Ik ben alweer zo'n 3,5 jaar als vrijwilliger actief in de Fietsersbond." Pieter staat bekend als de man achter de publiciteit van de Fietsersbond Rotterdam. Hij vulde de website en houdt deze actueel, en ook op Facebook en Twitter houdt Pieter de nieuwtjes bij. Verder speurt hij naar akelige plekken en bedenkt ludieke acties om die plekken onder de aandacht te brengen. Pieter heeft eigenlijk drie prioriteiten voor de Rotterdamse tak van de Fietsersbond: verjonging van de vrijwilligers, een sterke communicatiestructuur en zorgen dat de gemeente prioriteit geeft aan de veiligheid op straat.

Stickers

Zelf is hij daarmee al aan de slag gegaan. Een recente activiteit waarvoor hij meedenkers oproept is de stickeractie. Ben je (bijna) onderuitgegaan op een oversteekplek met slechte bestrating, door gladheid of een chicane niet te vergeten, heb je hoe dan ook een schuiver gemaakt of dreigde dat te gebeuren, dan kun je daarvoor op een originele manier aandacht vragen. Ieder lid van de bond krijgt een sticker om die goed zichtbaar op de plek des onheils te plakken (zie foto op pagina 3). Het doel is om een scherper beeld te krijgen van de veiligheidssituatie in de stad. "Ik ben er heel zeker van dat hier veel meer ongelukken gebeuren dan uit de statistieken blijkt. Dat is ernstig, die onbekende ongevallen moeten boven water komen zodat de gemeente ze aan kan pakken en een hoop narigheid kan worden voorkomen."

Verjonging vrijwilligers

Pieters creativiteit droogt niet op. Hij vindt het zelf heel leuk om van alles te bedenken en te doen maar hij zou heel graag nieuw bloed van gemotiveerde fietsers zien aanschuiven. Als het in zijn eigen bedrijf weer aantrekt is er minder tijd voor de bond. "En dat niet alleen. Het gemeentebestuur gaat volgens haar plannen



op papier veel meer investeren in veiligheid voor de fietsers. Dat vraagt meedenken over oplossingen maar ook een kritische blik en een stevig weerwoord, dus mensen die goed kunnen communiceren en de moderne middelen daarvoor effectief gebruiken." Met alle respect natuurlijk maar de gemiddelde leeftijd van de leden in deze stad zit dicht bij het pensioen (zie cijfers in vorige uitgave) en dat geldt ook voor de doeners. Er is een nieuwe generatie fietsers met nieuwe wensen en kennis en ervaringen. Dan is het handig en fijn als er ook uit die hoek kritische geluiden en nieuwe oplossingen op tafel komen. Actieve jonge mensen zijn zeer gewenst, spreekt Pieter uit. Mensen die weer andere oplossingen zien voor veiligheid en doorstroming in het verkeer. Er is een nieuwe groep fietsers, de bakfietsmoeders en -vaders die onderweg zo het een en ander meemaken, zien en bedenken, zij hebben wellicht een nieuwe blik.

Eén lijn

Om op de politiek terug te komen: het zou fijn zijn om samen op te trekken in de aanpak van de problemen maar Pieter is er niet gerust op. "Met de wethouder van verkeer wil ik (nog) geen koffie drinken, laat hem eerst maar laten zien welke keuzes hij maakt en wat hij uitvoert buiten." Er zijn door dit college zoveel mooie plannen gemaakt, hoe dikker hoe beter lijken ze op het Stadhuis te denken maar daar los je geen verkeersproblemen mee op. Maak gebruik van de praktische kennis van de fietsers, haal ervaringsdeskundigen bij de uitvoering om missers als chicanes te voorkomen. Pieter kent inmiddels veel mensen, ambtenaren, raadsleden en natuurlijk al vele bewoners voor wie hij als aanspreekpunt voor "zijn" wijken fungeert, Schiebroek en Hillegersberg. Dankzij zijn contacten kreeg hij het plan voor de Straatweg onder ogen, een straat in zijn wijk. Het plan hier is nieuwe riolering aan te leggen en de weg weer dicht te straten volgens de oorspronkelijke indeling. "Een gemiste kans, er zou zo niks verbeteren! Hier zou je door juist de indeling wat aan te passen de fietsers een groot plezier doen. Op de Straatweg fietsen veel (school)kinderen en die rijden graag met z'n tweeën naast elkaar. Dat lijkt mogelijk te worden door de nieuwe rijstroken voor auto's te versmallen en de nieuwe fietsstrook aan beide kanten te verbreden naar 1.80 meter. Gelukkig vond ik toch nog een medestander bij de gemeente en gaat het zo gebeuren."

Pieter is alsnog heel tevreden met dit resultaat, al duurt het nog wel even voordat het is gerealiseerd. Hij hoopt dat gemeente en bewoners, belangengroepen etc. zich ook op andere locaties in de stad inspannen om elkaar bijtijds te benaderen, bijtijds informatie uit te wisselen en daar gezamenlijk en bijtijds winst uithalen. Leuk toch om zoiets voor elkaar te krijgen?

Krijgt u zin om in uw vrije tijd leuke maar vooral nuttige activiteiten te bedenken en uit te voeren? Dat kan bij de Fietsersbond! (S)



Foto's: Pieter Kuiper

Nieuw Coolsingelplan - nieuwe stallingen?

Op de Coolsingel staan nietjes voor kortparkerende fietsers. Op de Meent, vlak bij de Coolsingel is een bewaakte fietsstalling voor degenen die langer in de binnenstad verblijven. In het voorontwerp van de nieuw ingerichte Coolsingel zouden de nietjes tussen de trambaan en het fietspad komen te staan en het aantal zou ongeveer gelijk blijven. De verdeling is van belang. Rond de koopgoot is de grootste behoefte. Voor de toekomst zou een instrument welkom zijn om kortparkeren ook echt af te dwingen zodat de nietjes niet bezet worden

door langparkeerders en zeker niet door weesfietsen en fietswrakken. Rotterdam loopt met goed bewaakt stallen ver achter op vele andere steden. Naast de stationsstalling CS zijn er maar drie: Meent, Blaak NS en Churchillplein. Alledrie niet overdekt, zelfs de nieuwe stalling bij Blaak NS is niet overdekt. De stalling op de Meent ligt slecht ten opzichte van het fietspad op de nieuwe Coolsingel. Het stedenbouwkundig bureau dat het Coolsingel ontwerp heeft gemaakt, heeft de vrijheid gevraagd en gekregen om bewaakte inpanidige stallingsmogelijkhe-

den aan de westkant van de Coolsingel te zoeken. Er zijn maar liefst zes mogelijke plaatsen gevonden. Nader onderzoek moet uitwijzen welke lokaties het meest geschikt zijn. Hopelijk gaat Rotterdam snel haar achterstand bij goed bewaakt stallen in de binnenstad wegwerken. (JWL)



Foto: Pieter Kuiper

Tunnel onder N489?

In de vroege ochtend van 28 september telden we namens de Fietsersbond een verrassend groot aantal tweewielers bij het T-kruispunt van de N489 en de Blauwesteenweg. bij Westmaas. Direct vanuit de dorpsbebouwing van Westmaas kun je daar de drukke provinciale weg oversteken. Daar wordt door veel scholieren op weg naar de scholen in Oud-Beijerland gebruik van gemaakt. De scholieren komen natuurlijk uit Westmaas, maar ook uit Strijen en Strijensas.

Die provinciale weg N489 moet in 2016 opnieuw worden ingericht waarbij een aantal verbeteringen van de veiligheid kunnen plaats vinden.

In het afgelopen voorjaar kreeg de Fietsersbond een uitnodiging voor een overleg op het gemeentehuis van Binnenmaas met vertegenwoordigers van provincie, gemeente en het ingenieursbureau dat bezig is de dringend nodige renovatie in 2016 van de N489 voor te bereiden. Een paar weken daarvoor was er een voorlichtingsbijeenkomst geweest waar bewoners hadden gewaarschuwd voor een te geringe aandacht voor het kruispunt met de Blauwesteenweg. In een ochtendspits waren minder dan tien overstekende fietsers geteld en dat was niet iets om extra aandacht aan te geven. Zij vroegen ons oordeel. We vonden de telgegevens ongeloofwaardig. Daar moest iets fout zijn gegaan. We boden aan na de schoolvakanties een nieuwe telling te houden.

En zo stonden Rotterdams voorzitter Jan Laverman en ik, als vertegenwoordiger van de onderafdeling Binnenmaas, te turven bij de uitgang van de bebouwing. We telden tussen zeven en negen uur 291 tweewielers op het gehele kruispunt. Daarvan was 5% gemotoriseerd en die staken niet over. Er bleken 181 fietsers over te steken. Dat was dus 62% van alle tweewielers. Bij intensief autoverkeer op de weg hielden we van schrik over de bijna-ongelukken soms de adem in.

Wij hebben meegedacht over een mogelijke verbetering van de veiligheid en hebben als onze mening gegeven dat er over een ondertunneling moet worden gedacht. Dit temeer omdat er in de avondspits ook nog eens meer dan honderd buspassagiers daar de weg lopend moeten oversteken vanaf de aanwezige bushalte aan de westzijde van het kruispunt. Een tunnel zou meer dan 3 miljoen EURO kosten en dat is in de herinrichting van de N489 niet voorzien. Toch menen zowel wij als het ingenieursbureau dat de telling niet voor niets is geweest. De behoefte aan een tunnel is nu goed onderbouwd en we zullen de provincie er aan blijven herinneren.

Mart Mantel - vertegenwoordiger van onderafdeling Binnenmaas

Is geld belangrijker dan veiligheid?

De gemeente Rotterdam heeft Scanauto's aangeschaft om voertuigen te controleren op parkeergelden. Dan hoeven de stadswachten niet meer lopend langs de geparkeerde auto's, maar ze rijden erlangs. Zo wordt de controle over geparkeerde auto's een stuk efficiënter.

Tijdens het rijden scant een camera op het dak de kentekens en na een check wordt duidelijk of er parkeergeld is betaald. Ook kan worden bepaald of een auto (half) op de stoep staat, omdat nauwkeurig het middelpunt van de geparkeerde auto wordt berekend; en op de stoep staan betekent een boete.

De Fietsersbond ziet een nog niet genoemde taak weggelegd voor deze scanauto: het signaleren (en beboeten!) van auto's die half op de fietsstrook staan (zie foto). Deze voertuigen nemen fietsruimte in beslag waardoor er - vooral voor kinderen die vaak "aan de binnenkant" fietsen - gevaarlijke situaties ontstaan. We hopen dat de gemeente ook deze auto's opspoort en aanpakt. Veiligheid gaat voor. (PK)



De roltrappen van de Maastunnel

De eerste keer dat het mij gebeurde dat alle roltrappen omhoog stil stonden en er een lange rij voor de lift stond was ik woedend. Is u dat ook overkomen? Had ik toen maar iets van de achtergrond geweten. Al zo ongeveer 20 maanden kan het lastig tot zeer vervelend zijn om met de fiets de Maastunnel te gebruiken. Tegenwoordig gaan er zo'n 6.000 fietsers per etmaal door de tunnel. Voor die 6.000 fietsers zijn slechts vier roltrappen nodig en kunnen de andere vier als reserve dienen.

Mislukte aanbestedingen

De gemeenteraad heeft gekozen om vier van de acht roltrappen te restaureren. Dat stond gepland voor 2013/2014. De andere vier roltrappen zouden tijdens de restauratie blijven draaien en daarna als reserve staan. Een start later dan 2013/2014 zou met zekerheid tot volledige stilstand op één oever in één richting leiden. Stadsbeheer heeft in december 2012 een aanbesteding voor de restauratie gehouden. De paar grote bedrijven die inschreven, vroegen veel meer dan het budget. De voorwaarden zijn gewijzigd en er is opnieuw aanbesteed. Helaas, in juli 2013 bleek ook de tweede aanbesteding mislukt. Marktpartijen waren het er niet mee eens en spanden rechtszaken tegen de gemeente aan. Uiteindelijk zijn die teruggetrokken, maar er bleek geen marktpartij te contracteren voor de restauratie. Inmiddels was het midden 2014.

Te laat

De slijtage aan de roltrappen bleef al die tijd doorgaan en de kans op uitval van een of meer roltrappen werd steeds groter. Vanaf maart 2014 ging het mis. Ze vielen

Restauratie en onderhoud

Een restauratie houdt in dat de roltrap zo veel mogelijk in de originele historische staat wordt teruggebracht, zowel technisch als uiterlijk. Een restauratie verlengt de levensduur. Onderhoud houdt de roltrappen draaiend en betrouwbaar. Voor beide operaties worden versleten onderdelen uniek nagemaakt. Hoogfrequente vervangingen liggen op voorraad. Bij restauratie zou de hele draagconstructie vervangen kunnen worden, indien nodig, eens in bijvoorbeeld 75 jaar.



Roltrappen Maastunnel, 1949 cat. nr. X 11.202 Beeldrecht Stadsarchief Rotterdam.

Historie en capaciteit

De Maastunnel is geopend in 1942 en is een rijksmonument. De roltrappen van de fiets+voetgangerstunnel worden niet meer zo intensief gebruikt als in de veertiger en vijftiger jaren van de vorige eeuw. De capaciteit is maar liefst 40000 fietsers per etmaal. De piekcapaciteit wordt bereikt door op iedere oever drie roltrappen in de spitsrichting te laten draaien en één roltrap in de tegenovergestelde richting. Aan beide oevers kunnen de middelste twee roltrappen in beide richtingen draaien en de buitenste twee in één richting.

echt uit. Eén roltrap is zelfs vastgelopen. Het was uitgerekend dat dat zou gaan gebeuren en de aanbestedingen waren er op gericht dat er in 2014 al voldoende roltrappen gerestaureerd zouden zijn. Mislukte aanbestedingen waren niet voorzien.

Eigen beheer en operationeel houden

In 2014 is besloten om de volledige restauratie in eigen beheer uit te voeren. Door Stadsbeheer dus. Maar restaureren werd gelijk naar het tweede plan geschoven. De prioriteit kwam te liggen bij het operationeel houden van die vier roltrappen die tijdens de restauratie door zouden blijven draaien. Doordraaien met defecten tot zeer grote schade zou kunnen leiden. Omdat de kans op uitval zo groot was, is op alle mogelijke manieren geprobeerd om roltrappen buiten bedrijf te houden. Alleen in de spits werd op iedere oever een opgaande en neergaande roltrap in bedrijf gehouden.

Er zijn korte perioden geweest dat er op één oever ook in de spits geen enkele roltrap beschikbaar was. Gelukkig zijn in april 2011 de liften geschikt gemaakt voor zelfbediening, maar die capaciteit is beperkt. Nu, in november 2015 is het groot onderhoud nagenoeg gereed van de vier roltrappen die ons tijdens de restauratie van de andere vier omhoog en omlaag moeten brengen. Het oorspronkelijke plan wordt doorgezet: restauratie van vier roltrappen die het daarna met normaal onderhoud weer vele jaren vol moeten kunnen houden.

Wanneer gereed?

De restauratie van de roltrappen moet vóór midden 2017 zijn afgerond. Dan wordt de autotunnel gerenoveerd, daarvoor wordt één autobus gedurende twee jaar afgesloten en de verwachting is dat een aantal automobilisten in die periode de fiets gaat gebruiken. ►

Gevolgen van de mislukte aanbestedingen

Organisatie Omdat er geen grote externe partij was, moest die grote organisatie intern worden opgericht. Denk aan het maken van tekeningen en bestekken, inkoop, logistiek, financiën en vergunningaanvraag. Daar is een projectorganisatie voor opgetuigd binnen Stadsbeheer en Stadsontwikkeling. Er was en is een kleine groep met voldoende technische kennis en kunde om de restauratie samen met kleinere derde partijen uit te voeren. De status als rijksmonument speelt overal in mee want: in principe mag er niets worden gewijzigd.

Meerwerk Achteraf is het financieel misschien goed geweest dat de aanbestedingen niet door zijn gegaan. Want de kans was groot dat de partij aan wie het werk gegund zou zijn, ook betrokken zou zijn geraakt bij het draaiende houden. Dat was meerwerk geweest en meerwerk kost veel geld.

Sneller door de stad als het regent met de regensensor

Hoe werkt de regeling

Elk kruispunt heeft een cyclus. Normaal heeft per cyclus iedere richting één keer groen. Maar met de regensensor krijgen fietsers op alle oversteken per cyclus twee keer groen. Die groenfases zullen niet lang duren.

Iedere nieuwe VRI-afstelling wordt eerst gesimuleerd. Dat kost tijd en geld en het moet mislukkingen voorkomen. Dat is met de regensensor niet gebeurd. Het kan en het mag mislukken. Dus de regensensor wordt getest en het principe "twee keer groen per cyclus" wordt getest. Maar ook dan wordt er van geleerd.

Gevolgen

Voor fietsers gaat twee keer groen per cyclus altijd goed. Per uur krijgen de fietsers vaker de mogelijkheid om over te steken. Voor auto's geeft de regensensor langere wachttijden. Die langere auto-wachttijd wordt problematisch als de file het volgende kruispunt gaat blokkeren. Fietsers op dat kruispunt hebben daar ook last van. Een wachttijd die grote irritatie gaat opwekken is eveneens problematisch.

Waarom op deze kruising?

Boezemlaan-Bosdreef is gekozen omdat de VRI vervangen moest worden. Daardoor zijn de meerkosten van de regensensor beperkt. Dat er geen tram over deze kruising gaat maakt het ook gemakkelijker.

Regensensor

Bij de kruising Boezemlaan-Bosdreef staat een regensensor die gekoppeld is aan de VRI van die kruising. Fietsers krijgen bij regen bij deze VRI nu vaker groen dan als het niet regent. Op maandag 23 november heeft wethouder Pex Langenberg de regensensor officieel in gebruik genomen.

Wanneer is de proef mislukt?

Wat fietsers betreft kan de proef niet mislukken. Automobilisten kunnen daar anders over denken. Bij te lange files en irritatie opwekkende auto-wachttijden zal de proef mislukken. Dan was de kruising Boezemlaan-Bosdreef niet de juiste keuze omdat de auto-intensiteit in een of meer richtingen te groot is. De Fietsersbond weet niet of de gemeente nagedacht heeft over aanvullende maatregelen voor die situatie.

Als de proef slaagt dan stelt de Fietsersbond voor om twee keer groen per cyclus ook toe te passen als het niet regent en uiteraard om twee keer groen per cyclus onder alle weersomstandigheden in geheel Rotterdam toe te passen.

De participerende fietser

Dát de regensensor werkt, wordt door een extra licht bij de fietsverkeerslichten aangegeven. Er komt ook een bordje met tekst bij. Natuurlijk had je allang gemerkt dat het regent, maar door de sensor zo duidelijk te communiceren wil de gemeente reacties uitlokken waaruit hopelijk weer verbeteringen kunnen voortvloeien. Extra voordeel: als de sensor defect raakt is dat direct te zien, te melden en te verhelpen.



Moties en fietsplan

De gemeenteraad heeft meerdere moties aangenomen om fietsers meer groen licht te geven. In het Rotterdamse Fietsplan is daarom een regensensor aangekondigd.

Onderzoek en tests

De Fietsersbond vraagt al heel lang om proeven en onderzoek te met twee keer groen per cyclus, vier richtingen groen en andere ideeën. Vooruitgang is niet mogelijk zonder onderzoek, zonder tests, zonder nu en dan een mislukking.

Communicatie met gebruikers

Ad Oskam, de projectmanager voor het grote onderhoud en de restauratie van de roltrappen geeft aan dat er hard wordt gewerkt om in de tunnel goede actuele informatie te geven. Hij heeft het als een gemis ervaren dat ze ondanks de inspanningen niet alle gebruikers van de tunnel hebben kunnen bereiken. Fietsers die de tunnel gebruiken komen overal vandaan, dus ook uit de Hoekse Waard en Spijkenisse. Die zijn lastig te bereiken.

Meer weten over actuele zaken? Zie <http://www.rotterdam.nl/reisinformatietunnel>



Het tandwiel van het retour gedeelte van één van de roltrappen. Beeldrecht gemeente Rotterdam

Safety in numbers

Nederland is een druk befietst land. Tegelijk is het een heel veilig land om te fietsen. Kijken we naar het aantal dodelijke ongevallen per 100 miljoen kilometer dan ligt dat laag en is alleen Denemarken nog iets veiliger.

Portugal en Spanje scoren slecht. Het zal niet verrassen dat met name Portugal binnen Europa volgens de barometer van de European Cyclists' Federation (ECF) onderaan de lijst bungelt. Alleen Roemenië staat nog lager.

Spanje stond in 2013 nog op plaats 23 (van 28), maar is in 2015 gestegen naar nummer 18.

In het algemeen wordt er weinig gefietst in Spanje en Portugal. Behalve op zondag door middelbare, enigszins corpulente mannen die in kekke fietspakjes op hun racefietsen een etappe uit de Vuelta dunnetjes overdoen.

Nu zou je verwachten dat in landen waar weinig gefietst wordt, fietsers eerder de aandacht trekken en dat automobilisten dus meer oog voor ze hebben. Met andere woorden: automobilisten die niet gewend zijn aan fietsers, zijn extra alert als ze een fietser zien. Gek genoeg is dat niet het geval. Eerder het omgekeerde. Illustratief hiervoor is onderzoek van Peter Jacobson (Public Health Consultant in Californië) die in 2003 onderzoek deed naar ongevallen tussen automobilisten en fietsers of voetgangers in Californië en Europese landen.

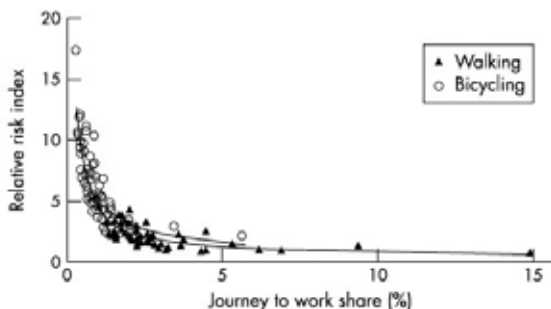


Figure 1 Walking and bicycling in 68 California cities in 2000.

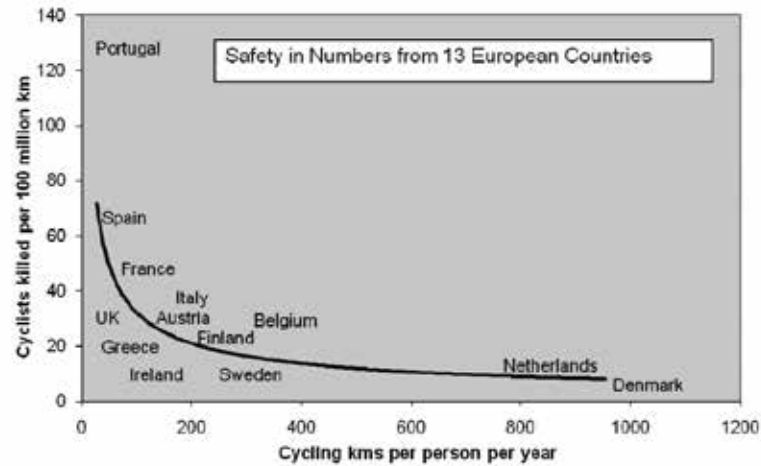
Leiden Ledjes of laten Ledjes lijden?

Op onverlichte fietspaden is het in een donkere nacht zoeken naar de route. Zonder witte strepen en zonder straatverlichting moet je soms bijna een schijnwerper hebben om niet uit de bocht te vliegen.

Op enkele plaatsen is geprobeerd daar met LED-lampjes in het wegdek iets aan te doen. Dit met de gedachte dat een verlichte middenlijn de fietser naar zijn of haar bestemming leidt. Helaas blijkt het in de praktijk meer lijden dan leiden te zijn.

Een fietser zit hoog en kijkt dus vooral naar voren en naar beneden. Het licht van LED-lampjes straalt dan vanaf de grond recht in je gezicht. Kortom: LED-jes verblinden een fietser en zijn dus eigenlijk gevaarlijk.

De Fietsersbond pleit voor reflecterende witte strepen aan de zijkanten van het fietspad, zodat je weet waar het asfalt ophoudt en



Zijn conclusie: naarmate fietsers (of voetgangers) minder alledaags zijn, worden ze vaker over het hoofd gezien. Automobilisten hebben namelijk minder aandacht voor wat ze niet verwachten. Ze zien ze gewoon over het hoofd, omdat het geen plek heeft in het mentale plaatje van de omgeving.

Er schuilt dus wel degelijk bescherming in grote aantallen.

Als je de veiligheid van fietsers en voetgangers verder wilt verhogen moet je er als beleidsmaker juist voor zorgen dat er nog meer mensen gaan wandelen en fietsen.

Hoewel je voorzichtig moet zijn met de uitkomsten van correlatieonderzoek hierbij wat cijfers die het betoog van Jacobson ondersteunen: in de Verenigde Staten vindt 6% van alle dagelijkse verplaatsingen wandelend of fietsend plaats; in Nederland is dat 46%. Toch is het percentage dodelijke ongevallen per 100.000 verplaatsingen in beide landen ongeveer even groot. Dus in de VS is de kans om als fietser of voetganger slachtoffer te worden van een dodelijk ongeval met een automobilist in totaal ongeveer 7,5 keer zo groot.

De barometer van de ECF is te downloaden op: <http://www.ecf.com/ecf-cycling-barometer/>
Willem Visser

een reflecterende stippellijn in het midden bij een tweerichtingen-fietspad. Dit hoeft niet ten koste te gaan van de breedte – vrijwel niemand fietst op de buitenste 30 cm.

Een voorbeeld van goede bedoelingen die slecht uitpakken is het fietspad langs de Doenkade. Het fietspad heeft links, rechts en in het midden LED-lampjes waarvan vele het niet meer doen. Het is een ware doolhof geworden waarbij je je elke keer moet afvragen aan welke kant je er langs moet fietsen.

Schrijnend is het verschil met de Doenkade zelf: voor de auto's zijn er prachtige reflecterende strepen die ze met hun sterke lampen goed verlichten. Helaas verblinden ze met die lampen de fietsers naast de weg, waardoor de LED-jes vrijwel onzichtbaar worden.

Gemeente en provincie: we staan op onze strepen! (PK)

Centraal Station en diefstal

Sinds november 2013 heeft Rotterdam een ondergrondse, gratis fietsstalling bij het Centraal Station. Na anderhalf jaar wordt de stalling intensief gebruikt en natuurlijk horen fietsendiefstal en andere problemen daar dan helaas ook bij. De Fietzerskrant liep met Maurits Janmaat door de stalling en besprak enkele pijnpunten.

Maurits Janmaat is beleidsadviseur van de gemeente Rotterdam op het gebied van Orde en Veiligheid, specifiek voor het centrumgedeelte van de stad.

Handhaving

Terwijl we door de stalling lopen valt ons oog op de her en der geparkeerde "bijzondere" fietsen. "Daar is echt te weinig plaats voor ingericht", zegt Maurits. "Alleen direct na de bocht bij de ingang is een stuk gereserveerd voor bakfietsen, fietsen met een grote krat voorop, bromfietsen, scooters en alle andere buitenmodel tweewielers." Het is duidelijk veel te klein, dus de toezichhouders staan oogluikend toe dat deze vervoermiddelen door de hele stalling neergezet worden, als ze maar niet op storende plaatsen staan. Dat is wel het geval, zien we. Eén fiets staat voor een nooduitgang, andere staan op de tussenstukken zodat de doorgang beperkt wordt.

De toezichhouders knippen deze fietsen regelmatig weg; de eigenaar kan ze via het meldpunt www.rotterdam.nl/fietspunt opzoeken en terughalen.

De stalling is geen plaatsvervangende schuur: als een fiets er langer dan 28 dagen staat, wordt hij weggeknipt en kan de eigenaar hem via bovengenoemd meldpunt terugkrijgen. Tegen betaling van een boete, dat wel. In zes maanden tijd zijn er 500 fietsen weggeknipt, dus daar wordt stevig aan gewerkt.

Reparaties

Op twee plaatsen zijn de bovenstallingen kapot. De rail die je kunt uitschuiven en omhoog brengen staat scheef en kan niet meer teruggeduwd worden. Hij steekt dwars over het pad en levert gevaarlijke situaties op. Wie moet hier nu melden? En wie moet het repareren? De meldingen komen binnen bij de toezichhouders, en die geven het door aan de storingsdienst in Utrecht.

Maurits: "Probleem is dat de fietsenstalling een gedeelde verantwoordelijkheid is: de grond is van de gemeente, de ruimte en de rekken zijn van de NS, het toezicht wordt door toezichthouders van de gemeente gedaan, de videobeelden worden naar de NS in Utrecht verstuurd. Die beelden worden niet live afgekeken, maar gebruikt na een melding op verzoek van de politie. Zo'n verzoek wordt gedaan als er een geweldsmisdrijf (overval, mishandeling) heeft plaatsgevonden, niet voor een diefstal". Er is regulier overleg tussen de gemeente Rotterdam en NS om alle problemen rond de fietsenstalling, ook bovengronds trouwens, te bespreken.

Diefstal

En hoeveel diefstallen zijn er nu eigenlijk? Geruchten melden meer dan 20 per week, de werkelijkheid weet niemand echt, want de eerste drie maanden van dit jaar werden er slechts zes (6) aangegeven. De geruchten worden herkend door de medewerkers van de bewaakte stalling, die ons vertellen dat ze "vaak" horen dat er een fiets is gepikt. Jammer genoeg weten we dus eigenlijk nog niets.

De piek van diefstal ligt in september/oktober. Toevallig (?) ook de eerste maanden van een nieuwe studentengolf.



Foto: Simone Icke

Ook uit de bewaakte stalling zijn overigens fietsen gestolen, die worden over de glazen afscheidingswand heen getild.

Maatregelen

Wat doet de gemeente inmiddels?

Maurits meldt dat er meer gesurveilleerd wordt, zowel overdag als 's nachts. De bedoeling is dat de bewaker van de betaalde stalling 's nachts rondloopt. Dat helpt zeker ook voor het andere (onbetaalde) gedeelte. Verder worden mensen geattendeerd op het dubbel op slot zetten van hun fiets.

De politie heeft intussen ook lokfietsen ingezet om de beroepsfietsendieven te achterhalen. Als die opgepakt zijn, is er altijd een daling van fietsendiefstal in het gehele centrum.

Conclusie van Maurits: "Uiteindelijk is het zo dat de fietsenstalling in veel opzichten gelijk is aan andere openbare ruimten: je moet zelf alert zijn en je fiets goed vastzetten. De gemeente doet er verder alles aan om surveillance intensiever te maken en de pakkans te verhogen." (SI)

FLIPs of Fiets-Licht-Informatie-Panelen

Er zijn kruispunten met verkeerslichten waar je schuin aan de overkant moet zijn en je kunt kiezen: ga ik linksom of rechtsom. Het kruispunt Hoofdweg-Terbregseweg-Bosdreef-Boszoom is een goed voorbeeld. Alle fietsoverstekers zijn twee-richtingen fietspaden. Die verkeerslichteninstallatie "weet" tevoren welke fietsrichting als eerste groen krijgt. De installatie weet dus wat het

snelste is: linksom of rechtsom rondrijden. De installatie moet die snelste route alleen nog aan de fietser communiceren. In Den Bosch is een verkeersregelinstallatie die de fietser advies geeft: linksom of rechtsom is het snelst. Het regelprogramma is zo ingericht dat het tweede verkeerslicht snel groen wordt na de start bij het eerste licht. Dus: een kleine maar zeer welkome groene golf.

In Rotterdam wordt onderzocht welke kruispunten in aanmerking zouden kunnen komen voor FLIPs, met of zonder groene golf. Het Hofplein is daarbij genoemd en ons inziens is het Churchillplein ook een uitstekende kandidaat.

Zie het Youtube filmpje over de Bossche kruising: <http://youtu.be/fiznpGdVsiY>



De stad uit langs de Blauwe Verbinding

Stel, je wilt naar buiten, de stad uit; fietsen.

Maar tussen droom en daad liggen opgebroken wegen en fietspaden, stoplichten die eeuwig op rood staan, industrie- en winkelreinen, zieloze bedrijvenparken, Vinexwijken in uiteenlopende stadia van af- en opbouw, afzichtelijke viaducten en wat al niet meer. En als je dan eindelijk de stad uit bent, is het tijd terug te gaan naar huis.

De oplossing? Een aaneensluitende route die in de stad begint en je door het groen met een minimum aan oponthoud de stad uitleidt.

De Blauwe Verbinding tussen het Zuiderpark en de Barendrechtse Zuidpolder is een poging daartoe. Straks zal deze geheel bevaarbaar zijn met de kano (vandaar het blauwe van de verbinding). Maar niet alleen de kanoër moet aan zijn trekken komen, ook worden er fiets- en wandelpaden aangelegd, zodat er een aantrekkelijke route naar buiten komt.



Karakteristieke bewegwijzering

Onlangs ben ik op zoek gegaan naar die fietsverbinding en ontdekte dat het nog wel wat gepuzzel en improvisatie vergt om het spoor langs de blauwe verbinding te volgen zonder het kwijt te raken. Maar voordat ik daar verslag van doe, eerst kort iets over de blauwe verbinding.

De vaar-, fiets- en wandelverbinding is namelijk eigenlijk 'bijvangst' van een 'natuurlijke klimaatbuffer'. Het is een project van ARK-natuurontwikkeling die met vele partners werkt aan een klimaatbuffer 'die als een "natuurlijke spons" werkt. Deze spons vangt het water op als het regent en levert het weer af in droger tijden. Zo vangt de klimaatbuffer de eerste klappen van klimaatverandering op en ontstaat er minder afhankelijkheid van de verziltende rivieren rond IJsselmonde'.



Als ik in september op pad ga om de route op de fiets te verkennen begint het er al mee dat het moeite kost het startpunt in het Zuiderpark te vinden. Aanduidingen voor fietsers ontbreken, maar na wat zoeken en heen en weer fietsen stuit ik op de kenmerkende blauwe wegwijzers van de kanoroute.

Volgens het kaartje van de website van de gemeente Rotterdam moet ik nu richting Zuidelijk Randpark. Dat gaat aanvankelijk goed, maar na de oversteek van de Oldegaarde en de Slinge mis ik (wederom vanwege ontbrekende bewegwijzering) iets en kom terecht bij het crematorium aan de Maeterlinckweg.

De Pendrechtse molen



Het knooppunt Vaanplein en viaduct van de Vaanweg zijn niet direct wat ik verwacht van een 'aaneensluitende route die je door het groen met een minimum aan oponthoud de stad uitleidt'.

Na enig dwalen vind ik toch de Vrijenburgerplas in het Zuidelijk Randpark en haal opgelucht adem als ik het silhouet van de Pendrechtse molen herken. In het decor treinen de goederenwagens over de Betuwelijn en achter een kolossaal dijklichaam met dito geluidsschermen zoeft het onafgebroken acht banen breed over de A15. Hier ergens ligt de Heulweg; een viaduct onder het spoor en A15. Nu nog alleen voor fietsen en wandelen, maar straks ook om te varen.



Foto's: Willem Visser

Viaduct Heulweg; straks kanodoorvaart

Aan de andere kant van het viaduct ligt Barendrecht. Maar de eerste indruk is een kaal en desolaat niemandsland met royaal zicht op Vinexlocatie Carnisselande uitgevoerd in diverse tinten baksteenbruin zover het oog reikt.

Fiets je hier echter parallel aan de A15 naar het westen, dan kom je bij de Koedood, een riviertje dat heel vroeger de Oude en Nieuwe Maas met elkaar verbond. In de tussenliggende eeuwen is het water afgedamd, ingedijkt, uitgebuit, verlegd, omgelegd, verbreed en weer versmald en nu een soort burchtgracht die vesting Carnisselande van het ommeland afschermt. Dan linksaf en volg het fietspad langs het water. Rechts de vette kleigrond van de polder. Aardappels en bieten groeien hier als kool. Borden verwijzen naar Rhoon, Poortugaal, de grienden en Oude Maas. Jawel, we zijn buiten...

Willem Visser



Fietspad Parkhaven-Parkkade: keihard eindpunt

Er ligt een twee-richtingen fietspad langs de Schie tussen oud Overschie via Jonkersbrug/gevangenis, Aelbrechtskade en Rochussenstraat tot aan de GJ de Jonghweg (bij metro station Coolhaven). Dat fietspad is onlangs verlengd, alsmar langs het water; langs de GJ de Jonghweg en de Parkhaven tot aan de Maastunnelingang.

Het is een fantastische route om naar Delft de stad in of uit te fietsen. Als je niet de Maastunnel door wilt maar er langs wilt fietsen kom je op de Parkkade. Daar ligt geen twee-richtingen fietspad. Vóór de Maastunnelingang houdt het fietspad op. Met twee haakse bochten moet je naar de auto-rijbaan. Je moet voorrang geven aan de auto's die je achterop rijden. Ruwweg 150 meter verder stopt de scheiding tussen de auto-rijbanen en is er voor auto's en fietsers samen flink wat ruimte. Kom je van de andere kant dus vanaf de Erasmusbrug dan zul je bij de Maastunnelingang de weg over moeten steken naar het nieuwe twee-richtingsfietspad. Kon dat niet anders? Even vergeten dat er woon-werk/woon-winkel en allerlei andere fietsers langsrijden die NIET de tunnel gebruiken maar slechts de drukke Westzeedijk mijden om even van de haven te genieten? Ook voor de recreatieve en de buitenlandse fietsers is het op z'n zachtst gezegd niet fietsvriendelijk. (JWL)



Foto: Eber Pijker

Dit zie je als je van de Parkhaven naar de Parkkade fietst. Rechts van je is de Maastunnelingang.



Ambitie?

Rotterdam wil dat er na deze collegeperiode 10% meer wordt gefietst. Dat is 2,4% groei per jaar. In de tien laatste jaar is er 60% groei geweest. Dat is 4,8% per jaar. De Fietsersbond vraagt het college om haar ambitie naar minimaal 5% per jaar te verhogen.

Als je rekening houdt met een aanloopperiode voor het maken van plannen en uitvoeren dan zou de 10% ambitie in minder dan vier jaar gerealiseerd moeten

worden. De cijfers zien er zo uit:
10% groei in 4 jaar is 2,4% per jaar
10% groei in 3 jaar is 3,2% per jaar
10% groei in 2 jaar is 4,9% per jaar
De berekening is dezelfde als rente op rente voor een lening.

De Fietsersbond acht het realistisch dat de groei van het fietsverkeer in Rotterdam rond 5% zal liggen. Dan is de groei na vier jaar 21%! (JWL)

Ledenvergadering 14 januari 2016

Op 14 januari 2016 zullen we om 20:00 uur onze jaarlijkse ledenvergadering houden in het NIVON, Dirk Smitsstraat 76 in Rotterdam. Reserveer deze avond in uw agenda. Programma volgt in de e-mail-nieuwsbrief.

Nog geen nieuwsbrief?

Geef u op via <http://rotterdam.fietsersbond.nl/e-mail-nieuwsbrief>.

Nieuwe voorzitter voor Fietsersbond Rotterdam en Regio

Fietsen staat meer in de belangstelling dan ooit. Op dat terrein is er nog veel te doen in Rotterdam en omstreken. De Fietsersbond in Rotterdam en omstreken bestaat uit de hoofdafdeling Rotterdam en plaatselijke afdelingen.

Funcieomschrijving:

De voorzitter is de bindende factor van de Fietsersbond Rotterdam en omstreken. Als voorzitter

- Ben je het gezicht van de Fietsersbond op lokaal niveau en bij bepaalde doelgroepen
- Draag je bij aan fietsvriendelijke oplossingen/beleidsinitiatieven in Rotterdam en Regio
- Bedenk je nieuwe aanpakken en draag je die uit
- Onderhoud je contact met de plaatselijke afdelingen en met de landelijke Fietsersbond in Utrecht
- Vorm je samen met de secretaris en penningmeester het afdelingsbestuur

Werkgebied:

Rotterdam en Regio

Wat vragen we van jou?

- Je bent/raakt bekend met het werk van de Fietsersbond
- Je legt gemakkelijk contacten

- Je bent creatief en communicatief sterk
- Je kunt denken vanuit de fietser en meedenken over het formuleren van fietsbeleid
- Je bent een 'samenwerker' die ook goed zelfstandig kan werken

Periode en geschatte aantal uren:

Het voorzitterschap is een uitdagende functie. De tijdsinvestering hangt af van je eigen inzet op projecten en kan variëren van een paar uur per week tot veel meer.

Wat biedt de Fietsersbond?

- Een avontuurlijke en verrassende functie
- Begeleiding bij de werkzaamheden
- Themabijeenkomsten, jaarlijkse excursie
- Vergoeding van reis en andere onkosten
- Vrijwilligers worden op de hoogte

Nieuwe secretaris voor Fietsersbond Rotterdam en Regio

Fietsen staat meer in de belangstelling dan ooit. Op dat terrein is er nog veel te doen in Rotterdam en omstreken. De Fietsersbond in Rotterdam en omstreken bestaat uit de hoofdafdeling Rotterdam en plaatselijke afdelingen.

Funcieomschrijving:

- De secretaris heeft voornamelijk een administratieve taak.
- Je verzorgt de agenda en notulen van interne bijeenkomsten
- Je handelt de inkomende en uitgaande post af
- Je houdt het archief bij
- Je verzorgt het jaarverslag

Wat vragen we van een kandidaat-secretaris?

- Je bent/raakt bekend met het werk van de Fietsersbond
- Je hebt affiniteit met administratieve taken
- Je werkt georganiseerd en gestructureerd
- Je bent creatief en communicatief sterk

Periode en geschatte aantal uren:

Het is een uitdagende functie. De tijdsinvestering hangt af van je eigen inzet op projecten en kan variëren van een paar uur per week tot veel meer.

Agenda

Data en detail informatie van alle activiteiten van de Fietsersbond in de afdeling Rotterdam + Regio zijn te vinden op onze website <http://rotterdam.fietsersbond.nl>

gehouden van het werk van de Fietsersbond

- Informatie over het werk en de activiteiten van de Fietsersbond

Interesse?

Meer informatie over deze functie?

Neem contact op met Jan Laverman, tel. 0180619773 of j.laverman.rotterdam@fietsersbond.nl.

Fietsklachten

Klachtentelefoon gemeente Rotterdam

14-010

(werkdagen 08-20u, zaterdag 09-17u) of

<https://concern.ir.rotterdam.nl/pkr-formulier/internet>

Of, met de BuitenBeter app. Op de plaats waar je het probleem ziet. Jouw melding komt terecht bij de gemeente.

Fietsinformatie

www.fietsersbond.nl

<http://rotterdam.fietsersbond.nl>



Hellup: schrijftalenten gezocht!

Vanwege het vertrek van Willem Visser uit de redactie van de Fietserskrant, zoeken we nieuwe redactieleden. Ben je een geïnteresseerde en betrokken fietser en beschik je over een goede pen? Neem dan contact op met de redactie van de Fietserskrant: fietserskrant@fietsersbond.nl