

# De fietserskrant

Kwartaalblad van de Fietsersbond, afdeling Rotterdam

Winter 2009-3+4

Afdeling Rotterdam  
fietserskrant@fietsersbond.nl

Tjalk 97  
2991 PP Barendrecht

## De Meent

### In dit nummer

- 3 Top Tien slecht wegdek
- 4 Nieuwe en vernieuwde fietspaden
- 6 Fietsen op Katendrecht, het blijft behelpen
- 7 Fiets een rondje met een pontje
- 7 Verlichting en verblinding
- 10 Verkeersplan Binnenstad Rotterdam
- 12 Uit het PROV

De Fietsersbond Rotterdam is niet tevreden met het huidige dwarsprofiel van de Meent, maar NOG MINDER met het door de gemeente Rotterdam (dS+V) voorgestelde nieuwe profiel. In plaats van beide mogelijkheden bespreekt de Fietsersbond Rotterdam hieronder een dwarsprofiel dat niet alleen voor fietsers, maar ook voor winkeland publiek en automobilisten veel aantrekkelijker is. De Meent is een belangrijke regionale en lokale fietsroute, die door de gemeentelijke plannen de nek wordt omgedraaid en veranderd wordt in een gevaarlijke drukke weg met veel langzaam rijdend autoverkeer en stilstaande auto's. Nieuwsgierig? Lees verder!

#### Huidige situatie

De Meent is nu een vrij drukke winkelstraat met intensief auto- en fietsverkeer, hoewel doorgaand autoverkeer in westelijke richting niet mogelijk is door de afsluiting bij het postkantoor naar de Coolsingel. Er mag 50 km/u worden gereden en als het rustig is, dan gebeurt dat ook. Het huidige dwarsprofiel heeft twee vrij brede trottoirs, twee rijen langspaarkeerplaatsen en een ongeveer 8,0 meter brede rijbaan van asfalt voor gemengd auto- en (brom)fietsverkeer, laden en lossen én in- en uitparkerende auto's.

Dat alles is teveel van het goede. De Meent oogt nu rommelig, en mede daardoor kunnen voetgangers niet comfortabel en veilig oversteken.

vervolg op pagina 8

(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](http://www.czwaan.nl)

**C.J. ZWAAN  
010 4126220**



Foto: Ad Broere



# Fietskaart

Op 20 september heeft de stadsregio samen met Citoplan een fietskaart gepresenteerd en in de verkoop gebracht. Dat is mooi zul je zeggen, maar de uitgangspunten van die kaart komen niet overeen met de uitgangspunten die de Fietsersbond afdeling Rotterdam + Regio voor ogen heeft voor een goede fietskaart. De Fietsersbond heeft wel meegewerkt aan het knooppuntennetwerk dat op de kaart staat, maar heeft niet meegewerkt aan de kaart zelf. Omdat wij menen dat een goede fietskaart er heel anders uit moet zien, zijn we druk bezig om samen met enkele andere partijen een eigen fietskaart uit te brengen.

Het basismateriaal van die eigen fietskaart is al aanwezig en momenteel wordt dat in een deel van het gebied op straat gecontroleerd en verbeterd. Nog niet iedereen die zich heeft opgegeven om daaraan mee te werken, is benaderd, maar dat gaat wel gebeuren. We zijn begonnen in de buitengebieden en werken naar het centrum van Rotterdam toe. De bedoeling is dat de kaart ergens in het voorjaar gereed en in de verkoop komt. Vanaf dat moment kunnen fietsers door hun koopgedrag zelf aangeven wat de beste fietskaart is. (JWL)

Foto: Ad Broere

## Mijn favoriete fietspad: loopt van Barendrecht naar Rotterdam-Zuid over de voormalige goederenspoorlijn

Hier fiets je toch landelijk terwijl je naar een stad fietst. Glad wegdek, groene uitzichten. Onderweg genieten van de omgeving en toch snel op de plaats van bestemming.

Aad Post

### Wat is jouw favoriete fietspad?

Stuur een foto met een korte omschrijving van jouw favoriete fietspad naar [fietserskrant@fietsersbond.nl](mailto:fietserskrant@fietsersbond.nl) en wie weet staat jouw favoriete fietspad in de volgende Fietserskrant.



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 in maart 2010. Kopij voor 16 februari 2010 sturen naar: [fietserskrant@fietsersbond.nl](mailto:fietserskrant@fietsersbond.nl)

### Afdeling Rotterdam + Regio

**Bestuur:**  
[rotterdam@fietsersbond.nl](mailto:rotterdam@fietsersbond.nl)  
[www.fietsersbond.nl/rotterdam](http://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](http://www.designonderweg.nl)

### Albrandswaard:

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

Deze krant is gedrukt bij  [www.oinkdrukwerk.nl](http://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](mailto:fietserskrant@fietsersbond.nl)

### Feijenoord en Charlois:

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

Bent u lid en verhuist of is de adres-sering onjuist, geef dan het juiste adres door aan: [info@fietsersbond.nl](mailto:info@fietsersbond.nl) of Fietsersbond Postbus 2828, 3500 GV Utrecht

Bent u geen lid en u wilt een wijziging in tenaamstelling of adres van de Fietserskrant, e-mail naar [fietserskrant@fietsersbond.nl](mailto:fietserskrant@fietsersbond.nl)

# Veel werk aan de weg

## Top Tien slecht wegdek in de gemeente Rotterdam

### De huidige Top Tien

Op nummer 1 het beruchte fietspad langs de **Kanaalweg/Gordelweg**. Inmiddels zijn hier de werkzaamheden gestart, naar verwachting is de weg eind 2010 klaar. Op 2 staat de **Terletweg** (Park Zestienhoven), waar het fietspad verwaarloosd en volledig overwoekerd is. Fietzers maken hier gebruik van de rijbaan. Er wordt in dit gedeelte van de stad een nieuwe villawijk gebouwd genaamd Park Zestienhoven. De Terletweg komt uit op de **Van der Duijn van Maasdamweg** (op 4). Inmiddels ligt hier aan de noordzijde een nieuw geasfalteerd tweerichtingen fietspad, maar dit betreft alleen het middenstuk. De aansluitingen naar de Zestienhovensekade/Zuiderlaan (Overschie) en de Bovendijk (Schiebroek) zijn nog steeds slecht met respectievelijk diepe lengtegleuven tussen de tegels en stukken versleten asfalt.

De fietspaden van de **Slaak** en het **Oostplein** (op nummer 3 en 10) liggen momenteel gedeeltelijk opengebroken, en het lijkt erop dat de gemeente ze opnieuw laat betegelen. Even afwachten hoe het wordt. In dit deel van de stad (centrum-oost) liggen veel verzakte rode-tegel-fietspaden. De Fietzersbond zou deze fietspaden bij voorkeur uitgevoerd zien in rood asfalt.

Ook in deze omgeving: de **Warande** samen met het **Ammanplein** op 5, met talloze uitstekende putdeksels en gleuven waar je je wiel op kapot kan rijden. Dit lijkt een van de gevaarlijkste fietspaden in de Top 10. Het zal ons niet verbazen als hier fietsongelukken gebeuren. Heb jij of heeft

je fiets schade opgelopen op dit fietspad of ken je iemand die dit overkwam? Laat het ons weten op [fietzerskrant@fietzersbond.nl](mailto:fietzerskrant@fietzersbond.nl).

In de wijk Blijdorp ligt het fietspad langs de **Statenweg OZ** (tussen de tunnel en de Walenburgerweg), op nummer 6. De ventweg is op veel plaatsen verzakt. Ook het stukje daar rechtsaf, naar de Stations-singel (dat is de **Walenburgerweg**, op 8) is slecht klinkerpad. Aan de overkant van de Statenweg (de westzijde) is een tweezijdig fietspad, dat momenteel opnieuw geasfalteerd wordt. Maar voor veel fietsers die vanuit het centrum richting Blijdorp fietsen is het niet logisch om langs die kant te fietsen. Zoals eerder in de Fietzerskrant geschreven, heeft de gemeente toegezegd goede omleidingsroutes te bieden, nu de Proveniersfiets-tunnel is gesloten. Wij vinden dus dat de oostzijde van de Statenweg tot aan de Statentunnel ook geasfalteerd moet worden.

Op 7 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 de inrit vanaf de brug bij de Zuiderlaan naar het oosten toe is zeer hobbelig en kapotgereden.

Nieuw binnengekomen op 9 het **Oude Maas fietspad**, langs de zuidwestrand van Hoogvliet. Boomwortels duwen op vele plaatsen het asfalt omhoog, en er liggen een paar slecht zichtbare eilandjes in het midden.

### Er is ook goed nieuws

Veel fietsers maar ook skaters hebben afgelopen zomer volop van het vernieuwde **Prinsemolenpad** langs de Rotte gebruik gemaakt, en genoten. Dit fietspad is een aanwinst voor Rotterdam. Ook het fietspad langs de **Aelbrechtskade** is prachtig geworden, daar kom je nu ook voor je plezier fietsen.

De **Pascalweg** (het gedeelte tussen de Spinozaweg en de Guido Gezelleweg/Catullusweg) is opgeknapt, wel jammer dat er niet geasfalteerd is, zoals de rest van



### Top Tien slecht wegdek in de gemeente Rotterdam

November 2009

- |    |                                                         |
|----|---------------------------------------------------------|
| 1  | Kanaalweg + Gordelweg<br>(Kleinpolderplein-Vroesenlaan) |
| 2  | Terletweg (Park Zestienhoven)                           |
| 3  | Slaak                                                   |
| 4  | Van der Duijn van Maasdamweg<br>(Park Zestienhoven)     |
| 5  | Warande/Ammanplein                                      |
| 6  | Statenweg OZ, tussen Statentunnel en<br>Walenburgerweg  |
| 7  | Warande/Ammanplein                                      |
| 8  | Walenburgerweg ZZ, tussen Statenweg<br>en Stationsingel |
| 9  | Oude Maas fietspad (Hoogvliet)                          |
| 10 | Oostplein                                               |

deze doorgaande weg, maar opnieuw rode tegels zijn gelegd. Gelukkig is aan de oostzijde wel het voetpad doorgetrokken zodat voetgangers niet meer gedwongen worden om op het fietspad te lopen. (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 over alle tien verdeeld. Omschrijf de ligging zo nauwkeurig mogelijk en verstuur naar: [fietzerskrant@fietzersbond.nl](mailto:fietzerskrant@fietzersbond.nl) of Tjalk 97, 2991 PP Barendrecht.



Foto's: Petra de Boks



# Nieuwe en vernieuwde fietspaden en fietsenstallingen

Elke twee maanden overlegt de Fietzersbond met de gemeente en de stadsregio Rotterdam. In dit overleg hebben we gemeente en stadsregio gevraagd veel publiciteit te geven aan de nieuwe en vernieuwde fietsvoorzieningen. Gemeente en Stadsregio hebben al toegezegd hier iets aan te doen. Dat leek er bij ingeschoten te zijn. En dat is zonde. Er is veel geld geïnvesteerd in de verbetering en aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen. Maar als je het resultaat daarvan niet laat weten, dan krijg je niet meer mensen op de fiets!

## Een voorbeeld van een uitstekend nieuw fietspad

Zo is bijvoorbeeld het afgelopen jaar in alle stilte een uitstekend fietspad langs de Schie en de Aelbrechtskade aangelegd, maar dat is ook in alle stilte in gebruik genomen. Hoe kun je dat dan te weten komen als je tussen Delft en Rotterdam reist? Als je over de Aelbrechtskade al gebruik maakte van de "fietsuggestiestrook" van 75 centimeter breed (!) in noordelijke richting, of van de parallelweg in zuidelijke richting, dan heb je dat natuurlijk al lang ontdekt en fiets je fluitend van plezier over dit nieuwe fietspad.

**Het nieuwe fietspad langs de Aelbrechtskade.**

## Een overzicht van nieuwe fietspaden

Hieronder staat een overzicht van een aantal nieuwe fietspaden en stallingen. De top 10 in deze Fietzerskrant bevat ook vernieuwingen.

### Nieuwe fietspaden:

1) 2009; Aelbrechtskade, nu kun je kruisingsvrij in twee richtingen langs de Schie fietsen tussen de Overschie Dorpsstraat en de Lage Erfbrug/Nieuwe Binnenweg; rood asfalt, ongeveer 3,5 meter breed. Dit pad is onderdeel van de regionale fietsroute 2, Delft-Rotterdam Maastunnel-Barendrecht-Zwijndrecht-Dordrecht.

2) 2009; het Prinsemolenpad was een smal en twintig jaar geleden geasfalteerd fietspad van ongeveer een meter breed tussen de Rotte en de Bergseplas; door de slechte ondergrond was de kwaliteit zeer slecht geworden.

Op 27 juni 2009 is echter door wethouder/portefeuillehouder Hans Vervat (Rotterdam, stadsregio) en portefeuillehouder Letty Bekedam (Hillegersberg-Schiebroek) het volledig vernieuwde fietspad in gebruik genomen. Het fietspad is 3,0 meter breed en verboden voor bromfietzers, aangelegd ter plaatse van het oude fietspad en uitstekend geschikt voor fietsverkeer in twee richtingen; tegelijkertijd is

## Aelbrechtskade en Prinsemolenpad

Aelbrechtskade en Prinsemolenpad hebben gemeen dat ze, langs het water diep de stad in steken (overigens net als de Amstel in Amsterdam, maar die loopt nog verder door). Doordat je langs het water fietst ben je beschermd tegen kruisend autoverkeer. Het Prinsemolenpad kent helemaal geen autokruisingen en langs de Aelbrechtskade liggen beide fietsrichtingen aan de waterkant. Dus ook geen autokruisingen. De Aelbrechtskade stopt nu bij de Lage Erfbrug en men werkt aan doortrekken langs Rochussenstreet/Coolhaven naar de Pieter de Hoochbrug.



Foto: Petra de Bois



Foto: Ton Pilzecker

Opening Prinsemolenpad door wethouder Hans Vervat en portefeuillehouder Letty Bekedam.

de dijk langs de Rotte versterkt en is het park tussen de Rotte en de Bergseplas vernieuwd. Het Prinsemolenpad is onderdeel van de lange-afstandsfietsroute (LF) Amsterdam - Rotterdam - Brussel.

- 3) 2009; Vierhavensstraat oostzijde; in plaats van de onduidelijke fietsstroken ligt er nu twee maanden een prachtig tweerichtingfietspad in rood asfalt tussen het Marconiplein en Schiemond. Door de realisatie van dit pad ligt er een snelle en comfortabele oost-westfietsroute langs de zuidzijde van het centrum en langs de Nieuwe Maas, met slechts enkele kruisingen, tussen het Marconiplein en de Kralingse Zoom.
- 4) 2009; Fietspad langs de Oost-Sidelinge, in het verlengde van de fietspaden langs de Abtsweg, in Overschie. Onderdeel van de oostelijke tak van de snelfietsroute Delft - Rotterdam langs de Schie (de westelijke tak ligt langs de Aelbrechtskade). De 'gouden middenweg' door Overschie is nog in studie.

#### Nieuwe fietspaden in uitvoering:

- 5) Vernieuwing van de fietspaden langs de President Wilsonweg, tussen de John

Mottweg en de Martin Luther Kingweg in Prins Alexander/Ommoord.

- 6) Vernieuwing van de fietspaden langs de Koningslaan, tussen de Hoofdweg en de Prinsenlaan, in Prins Alexander/Het Lage Land (rood asfalt in plaats van tegels).
- 7) Vernieuwing van het fietspad langs de Zevenkampse Tocht in Prins Alexander/Zevenkamp (rood asfalt in plaats van tegels).

#### Nieuwe fietspaden in voorbereiding en in studie:

- a) als aanvulling op het fietspad langs de Schie en de Aelbrechtskade wordt ook een tweerichtingfietspad aangelegd tussen de Lage Erfbrug en de Parksluizen.
- b) Fietspad door Overschie, ten westen van de A13, via o.a. de Burgemeester Baumannlaan.
- c) Een snelfietspad Den Haag (Plein) - Rotterdam (Hofplein) langs en op de Hofpleinlijn, tussen het Zwartepad in Schiebroek en de Meent in het centrum van Rotterdam; door staatssecretaris Tineke Huizinga is in de Tweede Kamer op 25 november 2009 5 miljoen euro beschikbaar gesteld voor onder andere dit project. De Fietzersbond heeft op-

dracht gekregen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de stadsregio's Haaglanden en Rotterdam om een haalbaarheidsstudie te verrichten naar de realisatie van deze snelfietsroute. De resultaten hiervan zullen in januari/februari 2010 bekend zijn. Zie ook het artikel in de Fietserkrant 2009-2, voorjaar 2009.

#### Fietsparkeren - stallingen

Stallingsplaatsen voor fietsen in uitvoering: Op woensdag 2 december 2009 heeft wethouder Hans Vervat op de Kruiskade bij de Doelen het startsein gegeven voor de plaatsing van (nog eens) 1.116 fietsparkeervoorzieningen, 'fietsnietjes' en 'tulips'. Deze worden in 2010 nog voor de zomer geplaatst.

#### Stallingsplaatsen voor fietsen in studie:

De twee gratis bewaakte stallingen op de Meent en de Binnenrotte worden gehandhaafd. Verder wordt onderzocht of er bij de koopgoot en bij het Eendrachtspaleis extra bewaakte fietsstallingen gemaakt kunnen worden. Ook deze stallingen zullen gratis zijn.



Fietspad Katendrecht Maashavenzijde



Fietsstrook Brede Hilledijk

## Fietsen op Katendrecht, het blijft behelpen

Katendrecht transformeert. De eens beruchte volkswijk tussen de Rijnhaven en de Maashaven ontwikkelt zich tot een aantrekkelijke levendige stadswijk. Een fantastische plek om eens te verkennen, bijvoorbeeld op de fiets. De bewoners van Katendrecht weten dat daar nou net de schoen wringt. Het schiereiland is slecht bereikbaar per fiets.

Natuurlijk, er zijn vergevorderde mooie plannen voor de Rijnhavenbrug. Een brug voor langzaam verkeer, die Katendrecht gaat verbinden met de Wilhelminapier. Zo ontstaat een korte en zeer verleidelijke fiets- en wandelroute naar het stadscentrum. Helaas is de start van de bouw, die voorzien was voor eind 2009, vertraagd en is het is onzeker of de brug er vóór 2012 zal zijn. Voorlopig blijft de Rijnhavenbrug een toekomstdroom, en fietsen we gewoon over land.

Om Katendrecht op- en af te fietsen zijn er twee routes. De eerste loopt langs de zuidzijde van het schiereiland, en volgt de Maashaven N.Z. en de Maashavenkade. In potentie is dit een mooie route langs het water. Helaas ligt hier "het foutje van 2007", een ridicul fietspad. De wandel- en fietsboulevard is hier uitgevoerd in hobbelige sierkeien, vergelijkbaar met kinderkopjes. Het fietst zeer oncomfortabel. Katendrechtse kinderen smeken hun ouders om daar "alsje-

blijft" niet langs te fietsen. De stoere fietser die dit wegdek toch trotseert loopt vervolgens het risico door argeloze en verschrikte wandelaars uitgescholden te worden. Veel voetgangers hebben namelijk niet door dat de helft van deze boulevard voor fietsers is bestemd. Voor herstel van dit 'foutje' ofwel blunderfietspad, is helaas geen budget, zo wordt gezegd. De eigenlijke rijbaan van de Maashaven N.Z. en de Maashavenkade is weliswaar wel glad geasfalteerd, maar daar mag je officieel niet fietsen. Op dit lange rechte traject rijden de auto's bovendien vaak veel te hard. De auto's razen rakelings langs de waaghals die hier toch fietst. Zolang er nog veel bouwverkeer is, zullen snelheidsvertragende maatregelen (zoals drempels) hier uitblijven.

De andere toegangsweg is de Brede Hilledijk. Ook hier is sprake van een lang en recht stuk weg, waar auto's in de praktijk vaak 60 km/uur rijden. Er is (nog) geen vrijliggend fietspad, wel een smalle fietsstrook. Geparkeerde vrachtwagens zorgen ervoor dat je als fietser regelmatig uit moet wijken, de rijbaan op. Door het krappe wegprofiel rijden voertuigen hier rakelings langs de fietsers. Grote voertuigen zijn bij het opdraaien, de weg op, genoodzaakt de fietsstrook mee te nemen. Er is te weinig ruimte om met 2 naast elkaar te fietsen. Dus ook hier ga je met je kind liever niet

fietsen. Bovendien is dit deel van Katendrecht nogal verlaten waardoor veel mensen hier in de avond en nacht niet durven te fietsen. Voor deze Brede Hilledijk staat een grondige herinrichting op de planning, waarbij een vrijliggend fietspad zal worden aangelegd. Het is ons onbekend wanneer deze werkzaamheden zullen starten.

Concluderend, de huidige fietsverbindingen zijn slecht, onveilig en kindonvriendelijk. De enige verkeersveilige route voor fietsers is momenteel het blunderfietspad, maar daar wil niemand fietsen. Er zijn wel mooie plannen ter verbetering. Voorlopig blijft het echter behelpen. Juist de nieuwe bewoners, waaronder veel gezinnen met jonge kinderen, pakken daardoor snel de auto als ze het schiereiland af moeten. Een nieuwe achterbankgeneratie ontstaat, midden in de stad. Dat druist in tegen alle goede voornemens van Rotterdam, om bewoners frisse lucht en lichaamsbeweging te gunnen. Het zou de (deel-) gemeente sieren als ze de urgentie van de situatie inziet, en plannen versneld uitvoert in plaats van vertraagd. Wij pleiten ervoor dat er tijdens de werkzaamheden aan de Brede Hilledijk ten allen tijde voorzien wordt in een geasfalteerde doorgang voor fietsers. Indien dit ter plaatse niet haalbaar is, moet tenminste het kasseienpad voorzien worden van een laag rood asfalt. (PdB)



# Fiets een rondje met een pontje

In dezelfde periode dat de Fietzersbond werd opgericht (1973), startte Meta de Visser haar 'pontjes-carrière' met een succesvolle handtekeningenactie om de opheffing van het veer Slikkerveer - Kinderdijk ongedaan te maken.

Dat succes blijkt achteraf een keerpunt in de neergaande lijn van het aantal pontjes in Nederland. Meta wist eerst alleen en later als voorzitter van de door haar opgerichte vereniging "Vrienden van de Voetveren" duidelijk te maken dat pontjes belangrijk zijn, zowel vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, behoud en uitbreiding van het fijnmazige netwerk dat noodzakelijk is voor voetgangers en fietsers, maar ook als Nederlands cultuurgood.

Inmiddels weten we dat vervoer over water een groeiende rol speelt, zeker in onze regio. Toch blijkt dat er steeds opnieuw pontjes worden bedreigd. Er zijn weinig

pontjes die winst maken en dus zal iemand de tekorten aan moeten vullen. In moeilijke tijden willen subsidiegevers geld besparen en zetten dus weer eens vraagtekens bij nut en noodzaak van het door hen gesubsidieerde pontje. Behalve de gebruikers die zich verzetten tegen mogelijke opheffing, is het dan goed dat er een club is met expertise die het verzet kan ondersteunen. De vereniging Vrienden van de Voetveren is niet zo groot.. De vereniging houdt het goedkoop door slechts één maal per jaar een mailing te sturen en onderhoudt een interessante website. Als Fietzersbond weten we maar al te goed hoe veel gewicht het aantal leden je geeft in alle gesprekken die je voert met beleidsbeïnvloeders en beslissers. Misschien is het een idee om lid te worden. Voor die €5,- per jaar hoef je het in elk geval niet te laten.

Op de website [www.voetveren.nl](http://www.voetveren.nl) vinden we de beschrijvingen van drie fietstochten



in of vlak bij ons gebied: Dordrecht, Gorinchem en natuurlijk Slikkerveer-Kinderdijk. We tellen maar liefst ongeveer 35 pontjes in het gebied begrensd door Hoek van Holland-Delft-Gouda-Gorinchem, Merwede, Amer en Haringvliet. Meer dan voldoende pontjes om zelf fietsrondjes met pontjes uit te zetten. Voor dichtbij en verder weg is net de 6e bijgewerkte druk van het boekje "Overzetveren in Nederland en België" verschenen, met een overzichtskaart zodat je zelf routes kunt uitzetten. Het kost slechts €10,-. Idee? (JWL)

## Verlichting en verblinding

In het donker en zeker in het donker met regen, worden fietsers regelmatig verblind door de verlichting van tegemoet rijdende auto's. Eigenlijk kan dat niet want auto-koplampen moeten een beetje naar de rechter berm en op de weg schijnen. Maar de lichtbundel is niet goed begrensd, auto-verlichting wordt steeds feller en auto-koplampen staan vaak niet goed afgesteld. Op twee-richtingen fietspaden langs een weg met auto's, rijden fietsers in de ene richting eigenlijk aan de verkeerde kant en staan de goed afgestelde koplampen van de auto's precies op hen gericht. Gewone straatverlichting en zelfs extra verlichting langs het fietspad helpt niet echt om verblinding te voorkomen.

Als er helemaal geen lantaarnpalen zijn dan is in het donker tegen de auto's in rijden op een twee-richtingen fietspad onmogelijk. De provinciale weg N489 naar Mijnsheerenland, Westmaas en Klaaswaal en de Hekelingseweg van Spijkenisse naar de pont naar Nieuw Beijerland zijn daarvan voorbeelden.

Wat zou je kunnen doen tegen auto-verblinding? Afscherming met een haag of iets anders is een mogelijkheid, maar je bent ook niet meer zichtbaar vanaf de weg en dus vermindert de sociale veiligheid. Zoals gezegd is gewone verlichting onvoldoende, maar het helpt zolang de "verblinder" nog een eind weg is. Extra lantaarnpalen zal ook wel weer een beetje helpen, maar dat wordt een kostbare zaak.

Het gaat er om dat de fietser zijn wegdek ziet. De straatverlichting moet dus naar het wegdek toe. Is er niet een systeem te bedenken dat het fietspad zelf tweehonderd meter vooruit verlicht is, of het fietspad heeft tot tweehonderd meter vooruit een lichtgevende middenstreep? Zo'n systeem moet wel absoluut vandaalbestendig zijn. Wat een prachtige uitdaging voor overheid en industrie om meer mensen in het slechte jaargetijde op de fiets te krijgen en daarmee files te bestrijden! (JWL)



Foto: Ad Broere

# De Meent

## Bedreigingen voor fietsers

In het algemeen proberen fietsers zich zo veilig en comfortabel mogelijk op een rijbaan te verplaatsen. Ook op de Meent. Zij worden daarbij echter bedreigd door:

- a) te snel of te langzaam (file!) rijdende personen- en vrachtauto's,
- b) rakelings passerende auto's,
- c) in- en uitparkerende auto's,
- d) mogelijk openslaande portieren,
- e) ladende en lossende vrachtauto's, en
- f) een slecht wegdek.

## Toekomst in Verkeersplan Binnenstad

In het voorstel van de gemeente wordt aan dat éénrichtingverkeer een eind gemaakt door het verwijderen van de afsluiting bij de Coolsingel. Dat betekent dus meer autoverkeer. Maar betekent dat ook een betere bereikbaarheid? Dat is nog maar de vraag. Daarnaast zou de rijbaan versmald moeten worden tot ongeveer 6,0 meter, en wordt het asfalt opgebroken en wordt dat vervangen door klinkers. Fietsers zouden als snelheidsremmer voor het autoverkeer moeten gaan fungeren door ze tussen die auto's te laten rijden, en door het bijna onmogelijk te maken dat auto's elkaar nog passeren. Dat is de theorie, en als we niet oppassen wordt dit straks ook nog de praktijk: een chaotische en gevaarlijke Meent, die door

automobilisten, fietsers, bromfietsers en voetgangers bij voorkeur gemeden zal worden. De maximumsnelheid blijft 50 km/u. Dit voorstel is ronduit broddelwerk van de verantwoordelijke gemeentelijke ontwerpers.

Van deze elementen is op de Meent nu alleen het wegdek goed, want dat is van asfalt. En uitgerekend dat wegdek wil de gemeente vervangen door een slechtere klinkerverharding! Hoe bedenkt u het?! De elementen a) tot en met e) zijn echter in de huidige situatie op de Meent van toepassing, en daarom fietst het niet lekker op de Meent.

In het plan van de gemeente blijven de bezwaren c), d) en e) bestaan, en worden de bezwaren a) en b) 'opgelost' door fietsers als langzaam rijdend obstakel te laten fungeren, met de verwachting dat een geïrriteerde automobilist zo dicht mogelijk achter je achterwiel gaat rijden. Dat is geen prettig gevoel. Nee, dat is geen situatie die je als serieus ontwerper zou willen bedenken. Maar dat is wel gebeurd!

## Hieronder beschrijven we één andere mogelijkheid

Hoe zou het beter kunnen? Met de volgende 7 stappen:

1. Scheid het fietsverkeer van het bromfiets-, personenauto- en vrachtautoverkeer.

2. Handhaaf de huidige breedte van de rijbaan van nu ongeveer 8,0 meter voor bromfiets-, personenauto- en vrachtautoverkeer en de ASFALTVERHARDING, met 2 rijstroken van 3,0 meter, maar maak in het midden een overrijdbare middenberm (met schuine trottoirbanden) van ongeveer 2,0 meter breed (om daarmee enerzijds aan voorzichtig rijdende automobilisten de mogelijkheid te bieden om een op de rijbaan stilstaande (vracht) auto te passeren, en anderzijds aan voetgangers een mogelijkheid te bieden enigszins comfortabel over te steken). Deze breedte is ruim voldoende om een aan één zijde van de Meent stilstaande (vracht)auto te kunnen passeren met een andere (vracht)auto.

3. Haal ALLE langspaarkeerplaatsen weg; daarmee krijg je in totaal 3,4 meter breedte beschikbaar voor smalle fietspaden.

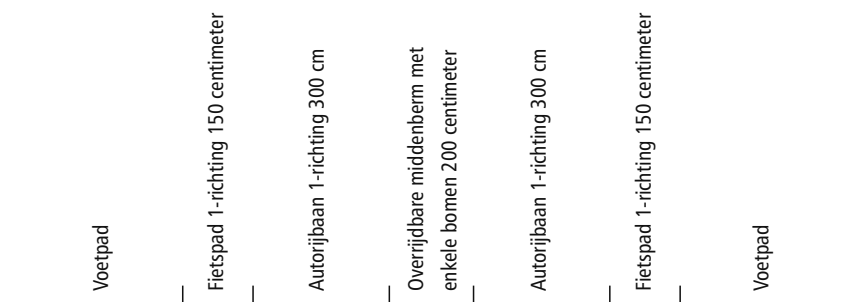
4. Maak langs beide trottoirs, gebruik makend van die breedte van 2 x 1,70 meter, een smal fietspad van ongeveer 1,5 meter breed van ROOD ASFALT, en een betonnen trottoirband, op hetzelfde niveau als de trottoirs.

Voorbeeld: zie de Vierambachtsstraat en de 2e Middellandstraat!

5. Voer langs de trottoirs een PARKEERverbod in (dus GEEN stopverbod), zodat overal op de Meent met de auto even kan worden gestopt om mensen te laten in- of uitstappen, of te kunnen laden en lossen.
6. Maak vervangende parkeerplaatsen op de Binnenrotte aan de zuidzijde van de Meent (overeenkomstig een uitgesproken gedachte van wethouder Schrijer, ongeveer een half jaar geleden), overeenkomend met minimaal het aantal langs de Meent te verwijderen aantal parkeerplaatsen. Tussen het Rodezand en de Binnenrotte liggen nu ongeveer 60, en tussen de Binnenrotte en de Goudsesingel ongeveer 33 parkeerplaatsen. Ten noorden van de Meent zijn op de Binnenrotte kort geleden al ongeveer 68 parkeerplaatsen gemarkeerd.
7. Plaats alleen bomen op plaatsen die verkeerskundig kunnen en veilig zijn, en waar bewoners, winkeliers, fietsers en voetgangers er geen last van hebben.

## Zes meter breed, hoe veel is dat?

Enkele voorbeelden van rijbanen die ongeveer zes meter breed zijn: De Zaagmolenstraat is ongeveer zes meter breed, de beide richtingen van de Beijerlandse laan zijn samen ook ongeveer zes meter breed en evenzo van de West-Kruiskade. Op de Zaagmolenstraat is de tramrails een extra gevaarlijke factor, op de Beijerlandse laan en de West-Kruiskade zijn de twee rijrichtingen gescheiden. De Zaagmolenstraat is al jaren fietsluw, de Beijerlandse laan is sinds de herinrichting fietsluw en de West-Kruiskade wordt ook massaal door fietsers gemeden, vooral als het druk is.



Een mogelijk dwarsprofiel van de nieuwe Meent





Foto: Ad Broere

**Meent bij Coolsingel: nu verboden in te rijden voor auto's.**

### Resultaat van de aanbevelingen van de Fietzersbond:

- worden de trottoirs visueel ongeveer 1,5 meter breder (door het aanliggende smalle fietspad), maar feitelijk nog meer doordat er geen geparkeerde auto's meer langs staan,
- wordt fietsen op de Meent eindelijk veilig,
- worden overstekende voetgangers met een verhoogde middenberm van 2,0 meter breed gerespecteerd,
- kunnen bromfietzers veilig tussen het autoverkeer rijden,
- is laden en lossen geregeld; dit vindt op de rijbaan plaats,
- kun je voor iedere winkel even stoppen

om dingen in te laden of mensen te laten uitstappen,

- zijn er door het ontbreken van parkeerplaatsen geen in- en uitparkerende auto's,
- moeten automobilisten ongeveer 100 tot 200 meter lopen van en naar de parkeerplaatsen op de Binnenrotte (maar dan 'heb' je ook wat: veel meer parkeerplaatsen dan voor een winkel en je kunt er veiliger parkeren).

Kortom: naar onze mening is dit voorstel VEEL beter dan het huidige voorstel van de gemeente. Wij vinden het uitstekend als ons idee door de winkeliers en bewoners van de Meent wordt overgenomen als hun

idee (graag zelfs!) en door de gemeente verder in detail wordt uitgewerkt. Er zijn natuurlijk verschuivingen mogelijk: iets smallere middenberm, iets breder fietspad.

Zijn er dan alleen voordelen? Nee, als de terrassen en de reclameborden op het voetpad steeds maar uitdijen en/of het aantal voetgangers is zeer groot, dan gaan de voetgangers gebruik maken van het fietspad. In die situatie verdient de huidige inrichting (8 meter rijbaanbreedte) de voorkeur. Dan is er tenminste ruimte om de fietsers tussen de auto's door te laten laveren.

Wij vragen de ontwerpers om ruimte voor fietsers te maken! (PK)

# Vervolg Verkeersplan Binnenstad Rotterdam: stadsstraten in Rotterdam, Amsterdam en Utrecht

In het vorige nummer van de Fietzerskrant schreven we over het Verkeersplan Binnenstad. De uitgangspunten van dat plan citeren wij nogmaals: "meer ruimte voor voetgangers, meer ruimte voor fietsers, meer en gratis bewaakte fietsenstallingen, minder auto's en daardoor een leefbaardere binnenstad." De ruimte voor voetgangers en fietsers mag ons inziens nergens in de binnenstad achteruit gaan. Dat zou direct een minder leefbare binnenstad betekenen en een binnenstad die minder publiek trekt. Dat publiek is winkelend publiek, etend en drinkend publiek en dat is in feite de economische motor van de binnenstad.

## Uitgangspunt 'meer ruimte voor fietsers'

Wij kijken natuurlijk vooral naar het uitgangspunt "meer ruimte voor fietsers". Gemeten in vierkante meters fietspad zal er zeker meer ruimte komen. Maar wij willen dat het voor fietsers ook nergens slechter wordt. Dus ook niet op de 'stadsstraten' zoals de Meent. Met de huidige voorstellen wordt het wel slechter en komt er op die 'stadsstraten' minder ruimte voor de fiets. Details over die Meent staan in een ander artikel in deze Fietzerskrant.

## Stadsstraten in Amsterdam en Utrecht: Fietsvoordeel in de binnensteden

Allereerst een vergelijking met stadsstraten in de binnensteden van Utrecht en Amsterdam. Daar kom je de situatie zoals nu voorgesteld voor de Meent veel tegen. De ruimte die fiets en auto samen hebben is 3 meter. Een nadeel is: als er één auto blijft staan kun je als fietser slechts met veel moeite verder, of helemaal niet. Gemiddeld ben je zeker sneller dan de auto dus de concurrentiepositie van de fiets ofwel het fietsvoordeel, is in beide binnensteden groot ten opzichte van de auto. Maar snel doorfietsen is er niet bij. Verder is het niet veilig en zeker niet comfortabel. Zoals op pagina 8 in het kader genoemd, kennen we in Rotterdam ook voorbeelden. Op de West-Kruiskade en de Beijerlandse-laan is gekozen voor een vrijliggende tram-baan. De overblijvende rijbaan voor auto's en fietsers samen is te smal en daarom is

het er voor fietsers slecht ingericht. Maar na die eerste keuze is er geen ruimte meer om het voor fietsers goed in te richten. De Zaagmolenstraat is al genoemd en de Zwart Jansstraat hoort vermoedelijk ook in dit rijtje thuis. Die moeten we nog meten.

## Rotterdamse stadsstraten niet veilig en niet comfortabel

Dit zijn precies de problemen die we in de toekomstige Rotterdamse stadsstraten voorzien. Opstoppen waardoor fietsers niet of slechts met veel moeite verder kunnen. In Amsterdam en in Utrecht is geen ruimte om dit fietsprobleem op te lossen. De grachten en binnenstadsstraten zijn en blijven te smal. Daar maakt Rotterdam het verschil: die ruimte is er wel. Maar dan moet je bereid zijn om die ruimte te benutten om fietsers naar de binnenstad te lokken en om binnenstadbewoners het fietsvoordeel te geven. Als ze met de fiets net zo min opschieten als met de auto, kunnen ze tenslotte net zo goed de auto nemen!

Zaterdagmiddag staat de Meent vast. Dit soort opstoppen in de drukke periodes zijn het belangrijkste voor het fietsverkeer op de Meent. Juist in die periodes zou je willen dat men op de fiets komt. Helaas, met de huidige miljoenen kostende plannen zal dat niet lukken. Er staan auto's stil of ze rijden langzaam. Fietsers zijn weggejaagd!

## Rotterdam heeft de ruimte

Er is één groot verschil tussen Rotterdam enerzijds en Amsterdam en Utrecht anderzijds. In Rotterdam is in principe veel meer ruimte voor fietsers mogelijk. In het artikel over de Meent elders in deze Fietzerskrant geven we aan hoe die ruimte in Rotterdam vorm zou kunnen krijgen. Dat is een inrichting met aparte fietsvoorzieningen. Dat is slechts één mogelijkheid. Met veel voetgangers, reclameborden op het trottoir, uitdijende terrassen en smalle fietspaden raakt het fietspad al snel geblokkeerd en dan ben je nog niets opgeschoten. Vanuit dat gezichtspunt is de huidige inrichting van de Meent misschien zo slecht nog niet. Maar, de stelling blijft staan: benut de ruimte die er is voor fietsers.

## Gevolgen Verkeersplan Rotterdam: concreet

Straks rijden er minder auto's in de binnenstad heeft de gemeente ons verteld. De cijfers per straat zijn ons niet bekend, maar als er minder auto's over de Coolsingel rijden, betekent dat nog niet dat er minder auto's over de Meent rijden. Integendeel, met geheel openstellen in twee richtingen komen er meer auto's. Daarbij komt de vraag wat we aan minder auto's hebben als ze, stilstaand of langzaam rijdend, voetgangers en fietsers blokkeren?

Voor het nieuwe Verkeersplan en een nieuwe inrichting laten we ons graag overtuigen door harde cijfers uit betrouwbare verkeersmodellen. Deze cijfers moeten dan gelden voor drukke periodes en de inrichting volgens het nieuwe plan. We blijven volhouden dat het fietsvoordeel in de binnenstadsstraten in de toekomst tijdens de drukke periodes groter moet worden dan nu wordt voorgesteld. Daarbij komt dat de ruimte die daarvoor in Amsterdam en Utrecht niet beschikbaar is, in Rotterdam wel beschikbaar is.

We citeren het volgende uit het 'Verkeersplan Binnenstad':

"De stadsstraten krijgen een smalle rijbaan en zijn tweerichtingsstraten, waar de fietser een belangrijke positie inneemt. Dit betekent dat aparte fietsstroken en fietspaden niet nodig zijn. Een fietsvriendelijke straatinrichting is op dit niveau niet alleen meer effectief, maar ook ruimtelijk aantrekkelijker."

Onze interpretatie: in rustige tijden is er niets aan de hand. Aantallen fietsers en auto's zijn beperkt. De stadsstraten zijn prima bereikbaar en sommige stadsstraten, zoals de Meent, zijn aantrekkelijke kortsluitingen en routes naar/van parkeergarages. Dat trekt auto's aan en zodra mensen naar de stad gaan, zullen de stadsstraten snel vollopen. Auto's staan stil en rijden langzaam. De ontwerpers van het Verkeersplan Binnenstad stellen dat "Fietsers een belangrijke positie innemen". Dat klopt: ze staan vast tussen de auto's, halen allerlei toeren uit om toch vooruit te komen en rijden bijvoorbeeld over de voetpaden. De straatinrichting is volgens de ontwerpers fietsvriendelijk, maar volgens ons onbruikbaar, doordat er auto's staan.

Het is ook een heel effectieve inrichting om

# Nieuwe afdelingen en contactpersonen

fietsters te weren. Of die stilstaande en langzaam rijdende auto's ruimtelijk aantrekkelijker zijn, moet ieder maar zelf beoordelen. Over smaak valt niet te twisten.

## Mooie binnenstad: hoe dan?

Iedereen wil een mooie binnenstad. Het moet er zeker voor de voetgangers aangenaam zijn. Dat bereik je niet met gele natriumlampen die op zwart asfalt schijnen. Dat is koud. Begin dus met warme kleuren en warm wit licht. Begin met rood asfalt op de fietsvoorzieningen en rode klinkers voor de autorijbanen. Wil je een herkenning of een analogie met oude binnensteden? Dan gebruik je kleine klinkers voor de auto's.

## Conclusie

Hopelijk zijn er verstandige gemeenteraadsleden en wethouders die inzien dat je met het plan voor de stadsstraten zoals het er nu ligt, zeker in de drukke perioden fietsers uit de binnenstad weert en die dit tij willen en kunnen keren.

Onze afdeling Rotterdam+ Regio heeft een hele grote regio en ook Rotterdam met alle deelgemeentes mag er zijn. In alle gemeentes en deelgemeentes spelen veel zaken die van belang zijn voor fietsers. Één afdelingsbestuur heeft veel te weinig menskracht om te reageren op alle zaken die spelen. Daarom streven we naar zo veel mogelijk fietsersbondleden die zich lokaal organiseren of minimaal één persoon die lokaal contactpersoon voor de Fietsersbond is. In beide gevallen heeft het gemeente- of deelgemeentebestuur lokaal een aanspreekpunt. De Hellevoeters hebben gemerkt dat daar een nieuwe onderafdeling actief is geworden. In de vorige Fietserskrant hebben we daarover bericht. In de laatste maanden is er eveneens een nieuwe onderafdeling, Hillegersberg-Schiebroek (HiS), opgericht. In Oud-Beijerland is een nieuwe contactpersoon en rond het verschijnen van deze Fietserskrant gaan we in Hoek van Holland met een aantal leden om de tafel zitten.

We hanteren het principe: één onderafdeling of contactpersoon per bestuurslaag. Daar heb je als beginnende onderafdeling of contactpersoon je handen vol aan. In het bovenstaande spreken we over onderafdelingen, maar die mogen/moeten zich naar bestuurders en politici opstellen als afdeling. Inhoudelijk zijn ze namelijk volledig bevoegd. Formeel hebben ze alleen voor financiën en jaarrapportage te maken met de afdeling waar ze toe behoren.

Woon je in een van de genoemde gebieden, je kunt ze bereiken via de website van de Fietsersbond of [Hellevoetsluis@fietsersbond.nl](mailto:Hellevoetsluis@fietsersbond.nl), [RotterdamHillegersberg-Schiebroek@fietsersbond.nl](mailto:RotterdamHillegersberg-Schiebroek@fietsersbond.nl) en [Oud-Beijerland@fietsersbond.nl](mailto:Oud-Beijerland@fietsersbond.nl). We hopen dat Hoek van Holland binnenkort volgt.

Wil je zelf iets doen maar is er nog geen onderafdeling in jouw gemeente of deelgemeente? Neem contact op met [rotterdam@fietsersbond.nl](mailto:rotterdam@fietsersbond.nl). (JWL)

## Herfstperikelen

De overheid en vele automobilisten willen graag fietsers op de fiets houden. Want, stel je voor dat alle fietsers in de auto stappen. Dan verdubbelen de files direct. Dat lijkt overdreven maar is het niet. Dat fietsers die automobilist worden een bijdrage aan de files leveren, blijkt in het huidige jaargetijde. Veel fietsers houden niet van slecht weer en pakken in de natte, koude en donkere maanden de auto. In deze maanden zijn er dan ook de meeste en de langste files. Je zou dus veronderstellen dat overheden maatregelen nemen om fietsers langer op de fiets te houden. Dat lijkt er echter helemaal niet op.

## Wat kunnen overheden/wegbeheerders allemaal doen?

- 1 Goede verlichting plaatsen
- 2 Afscherming tegen verblinding door auto's, met name op twee-richtingen fietspaden, aanbrengen (zie elders in dit nummer)
- 3 Brommer op de rijbaan brengen,

dit geeft minder verblinding door brommers op twee-richtingen fietspaden

- 4 Paaltjes en andere obstakels verwijderen
- 5 Onderbroken witte streep in het midden van twee-richtingen fietspaden
- 6 Witte kantstrepen
- 7 Zeer regelmatig vegen
- 8 Goed wegdek
- 9 Snel strooien

Dan zijn er nog wat minder voor de hand liggende verbeteringen mogelijk:

- 10 Fietsstoplichten sneller/vaker groen als het regent
- 11 Hier en daar eenabri zonder OV-halte om je regenkant droog aan te trekken
- 12 Windschermen, bijvoorbeeld op het Weena, de Laan op Zuid, maar ook langs het Trambaanpad
- 13 Overdekte fietspaden?

En als laatste, maar niet de minst belangrijke: beloon die fietsers eens, bijvoorbeeld zoals bij Spitscores!

## Fietshaiku's momentopnames

Ach gele ligfiets  
vliegt zomaar tegen de heg  
zie waar de wind waait

Ach snelle racefiets  
bidon vastgeschroefd op frame  
klaar, ongevuld, dorst

Natte waterfiets  
trap na trap na trap na trap  
water in mijn schoenen

Auw, kind leert fietsen  
rijwielen met zijwielen  
toch over de kop

© Anneke Laverman



# Uit het PROV

## Platform Reizigers Openbaar Vervoer

Het PROV is het Platform Reizigers Openbaar Vervoer, ofwel de consumentengroep die de stadsregio adviseert over het openbaar vervoer. De stadsregio is de zogenaamde concessiehouder voor ons gebied. De stadsregio bepaalt de voorwaarden waaronder bedrijven aan mogen bieden om een deel van het openbaar vervoer te verzorgen. De fiets wordt veel gebruikt om bij OV-haltes te komen en daarom is de Fietzersbond in de adviesgroep PROV vertegenwoordigd.

In de vergaderingen van het PROV zijn -wat de Fietzersbond betreft- nog steeds drie zaken die de aandacht vragen.

### De invoering van de chipkaart

De invoering van de chipkaart in de metro verloopt goed. Er is een hoge mate van acceptatie en voor de reizigers binnen het toepassingsgebied zijn er eigenlijk weinig problemen. Nu alle vervoerders in de regio chipapparatuur hebben (of heel binnenkort gaan krijgen) is de overstapproblematiek (rit gedeeltelijk met strippenkaart en gedeeltelijk met chipkaart) ook aan het verdwijnen.

Het PROV volgt nauwkeurig de invoeringsplannen voor de chipapparatuur in de concessiegebieden rond Rotterdam. Voor de reizigers binnen de stadsregio en omliggende gebieden kan begin 2010 het gehele traject met de chipkaart gereisd worden.

De gunstige ervaringen in de metro mogen niet geëxtrapoleerd worden naar tram en

bus. Daar ontbreken de poortjes en is men afhankelijk van de eigen uitcheckdiscipline. Verder moet worden bedacht dat de duizenden ouderen met een gratis chipkaart wel meetellen met de reizen maar nooit een merkbare fout kunnen maken. Op die manier worden de cijfers gunstig beïnvloed.

Het blijft wenselijk periodiek te checken of de afrekeningen wel kloppen.

### De proef 'Fiets mee in de metro'

Gedurende een half jaar is er een proef gehouden met het meenemen van de fiets in de metro. Dit mocht (en mag) gedurende de gehele dag met uitzondering van de spits. Over het algemeen is de proef geslaagd. Het gebruik van de mogelijkheid is overigens gering (gemiddeld een kwart fiets per metrorit)

De RET stelt voor om de proef met een half jaar te verlengen. In het PROV is geopperd om bij de verlenging de voorziene 'echte' voorschriften toe te passen. Dat betekent dat de spijtstijd verlengd wordt. Dat was van 16:00 uur tot 18:00 uur en dat wordt nu van 16:00 uur tot 19:00 uur.

Voorgesteld is om bij invoering van de definitieve regeling betaling in te voeren voor het meenemen van de fiets. Wij hebben daar bezwaar tegen. Het betalen voor de fiets met een chipkaart is lastig, vooral voor de (grote) groep reizigers die soms wel en soms niet een fiets meeneemt.

De roltrappen zijn verboden voor fietsen. Geadviseerd wordt om de lift te gebruiken (neusklem meebrengen tegen de urinstank!). Op de trappen moet de fiets gedragen worden. Vanuit de organisaties van gehandicapten is er bezwaar tegen het aanbrengen van meer fietsgoten langs de trappen, omdat die vooral voor slechtzienden hinderlijk zijn.

### Vervoer over water

Er worden goede vorderingen gemaakt met het vervoer over water. Uiteindelijk komt er een verbinding in twee delen tussen Dordrecht en Hoek van Holland. Aantrekkelijk aan dit vervoer is dat de fiets als volwaardig vervoermiddel wordt behandeld en gratis mee mag. Er wordt gerekend op een volledige exploitatie vanaf januari 2012. (HF)

## Ingezonden brief

### Zuidplein: voor AH-postkantoor

Alle fietsbeugels bij Winkelcentrum Rotterdam Zuidplein, ingang Albert Heijn, zijn sinds een tijdje verdwenen. Dit ergert mij. De deelgemeente Charlois heeft in al haar wijsheid bedacht dat een bewaakte stalling, even verderop, de beugels kan vervangen.

Voor fietsers werkt dit niet. Tenminste niet voor alle fietsers. Ga je lekker shoppen en ben je wel even zoet op het Zuidplein, natuurlijk dan zet je je fiets bewaakt neer. Maar wil je alleen even een paar postzegels halen bij het postkantoor, of na je werk gauw even een paar boodschappen bij Appie, nou dan zet je je fiets even vast aan een beugel. Maar die zijn er niet meer! Van iemand van de deelgemeente heb ik enige tijd geleden begrepen dat men al die

fietsen voor de deur maar rommelig vond. Nou ik vind al die auto's die je overal door de stad terugvindt erg rommelig! Zeker de auto's die dubbel geparkeerd staan en fietsers de weg belemmeren. Maar goed, nu er geen fietsbeugels meer zijn, is het door de deelgemeente beoogde resultaat er niet beter op geworden. Stonden de fietsen eerst nog keurig aan de beugels vastgeklonken, nu staan ze daadwerkelijk kris-kras voor de ingang geparkeerd. Want wat moet je anders?

'Ik eis goede fietsbeugels en het recht mijn fiets voor de ingang van het Zuidplein (postkantoor/AH) te mogen parkeren als groene niet vervuilende burger!'

Judith

## Fietsklachten en fietsinformatie

Klachtentelefoon gemeente Rotterdam

**0800-1545** (gratis) of

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

[www.fietzersbond.nl](http://www.fietzersbond.nl)

[www.fietzersbond.nl/rotterdam](http://www.fietzersbond.nl/rotterdam)

[www.bereikbaareregiorotterdam.nl](http://www.bereikbaareregiorotterdam.nl)