



# Actieplan Rotterdam Fietst!

Actualisatie periode 2007 - 2010

Eindconcept

augustus 2007



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>Fietsgebruik</b>	<b>35</b>
1.1	Belang van fietsen	3	5.1	Rotterdamse cijfers	35
1.2	Doel gemeente Rotterdam	3	5.2	Stimulering onder doelgroepen	36
1.3	Actieplan Rotterdam Fietst!	3			
1.4	Leeswijzer	5	<b>6</b>	<b>Communicatie</b>	<b>39</b>
<b>2</b>	<b>Fietsnetwerk en kwaliteitseisen</b>	<b>7</b>			
2.1	Fiets voor transport en/of recreatie	7			
2.2	Stedelijk Fietsroutenetwerk	7			
2.3	Kwaliteitsniveau stedelijke fietsroutes	9			
2.4	Stedelijke hoofdfietsroutes	11			
2.5	Recreatief fietsroutenetwerk	15			
2.6	Kwaliteitsniveau recreatieve fietsroutes	17			
<b>3</b>	<b>Doorstroming fiets</b>	<b>21</b>			
3.1	Werkwijze	21			
3.2	Maatregelen	21			
<b>4</b>	<b>Fietsparkeren &amp; OV Fiets</b>	<b>25</b>			
4.1	Fietsparkeren als vast beleidsonderdeel	25			
4.2	Doelen komende periode	25			
4.3	Actiepunten fietsparkeren	26			
4.4	Bewaakte stallingen	29			
4.5	Fietstrommels	31			
4.6	OV-locaties	31			
4.7	Overige locaties	32			
4.8	OV-Fiets	32			
				<b>Bijlagen</b>	
			1.	Onderscheid regionale en stedelijke fietsroutes	
			2.	Kwaliteit hoofdfietsroutes	

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## 1 Inleiding

### 1.1 Belang van fietsen

Het gebruik van de fiets heeft vele voordelen. Voor de fietser zelf is het een gezonde, schone en snelle manier van verplaatsen. Op de korte en middellange afstanden kan de fiets qua reistijd concurreren met auto en OV waardoor het ook een snelle manier van verplaatsen is. Voor het milieu is de fiets niet belastend en voor (deel)gemeenten kan de fiets een belangrijk middel zijn in de strijd voor een betere luchtkwaliteit en tegen de toenemende automobiliteit. Daarnaast kan fietsen ook gewoon leuk zijn en vormt het een belangrijke vorm van recreatie.

Om fietsen aantrekkelijk te maken moet door de wegbeheerder aan een aantal voorwaarden voldaan worden. Een goed en veilig fietsroutenetwerk hoort hierbij maar ook het bieden van voldoende mogelijkheden om de fiets bij de woning en op de plaats van bestemming te kunnen stallen.

De gemeente Rotterdam gaat het fietsen stimuleren door het werken aan deze voorwaarden. De bijbehorende projecten, acties en initiatieven staan beschreven in het Actieplan Rotterdam Fietst! voor de periode 2007 - 2010.

### 1.2 Doel gemeente Rotterdam

In het Verkeers- en Vervoerplan Rotterdam 2003-2020 (VVPR) is de basis voor het stedelijke fietsroutenet vastgelegd. In de uitwerking daarvan zijn 17 stedelijke hoofdfietsroutes gedefinieerd, waarvan 11 op de rechter Maasoever en 6 op de linker Maasoever.

Stedelijke hoofdfietsroutes onderscheiden zich van andere fietsvoorzieningen door een standaardkwaliteit van de betreffende fietsinfrastructuur. In het collegeprogramma is aangegeven dat alle

stedelijke hoofdfietsroutes moeten gaan voldoen aan een landelijk vastgesteld kwaliteitsniveau, zoals gedefinieerd door het CROW<sup>1</sup> in haar uitgave 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' (Publicatie 230, Ede 2006).

Op dit moment voldoen de betreffende routes daar nog niet aan. Zo zijn er ontbrekende schakels en delen van fietstrajecten hebben niet de beoogde kwaliteit. Door extra inzet in het kader van het actieplan wordt in 2010 minimaal 20 kilometer hoofdfietsroutes op kwaliteitsniveau gebracht.

De ingrepen variëren van het aanbrengen van asfalt tot het aanleggen van vrijliggende fietspaden. Naast de 20 kilometer die in het kader van het actieplan worden aangepakt, wordt minimaal 9 kilometer van het stedelijk netwerk op kwaliteitsniveau gebracht door mee te liften met lopende projecten voor groot onderhoud en reconstructie. Verder werkt Rotterdam onder andere aan het verbeteren van de doorstroming op routes en zullen voorzieningen voor het stallen van de fiets worden uitgebreid.

### 1.3 Actieplan Rotterdam Fietst!

Rotterdam gaat het gebruik van de fiets in Rotterdam voor bezoekers en bewoners aantrekkelijker maken. Vooral een betere bereikbaarheid van het centrum voor fietsers en aantrekkelijke routes voor recreanten zijn belangrijk. Hiervoor zijn verschillende maatregelen nodig.

Bij het opstellen van het actieplan is samengewerkt met de Stadstoezicht, Stadsregio Rotterdam, Sport & Recreatie, GGD, deelgemeenten, Fietsersbond en Havenbedrijf. Ook zijn de aanbevelingen van het onderzoek van het Burgerpanel en Stichting Bever ten aanzien van het stallen van de fiets in het centrum meegenomen.

<sup>1</sup> Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## Nieuwe en betere routes

De stedelijke hoofd fietsroutes verbinden het stadscentrum met de verschillende deelgemeenten. Deze routes zijn zo gekozen dat ze overeenkomen met regionale fietsroutes, die delen van de Stadsregio Rotterdam met elkaar verbinden. Het gaat daarbij om hoogwaardige fietsvoorzieningen met de juiste maten, de juiste soort en kleur van de verharding, verkeersveilige voorrangregeling en een heldere bewegwijzering. Het college gaat in de komende jaren het stedelijke netwerk zoveel mogelijk voltooien. Ook het recreatief fietsen behoort tot het actieplan. Met name het verbeteren van de herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van recreatieve routes door het aanbrengen van goede bewegwijzering en realisatie van ontbrekende schakels in het netwerk.

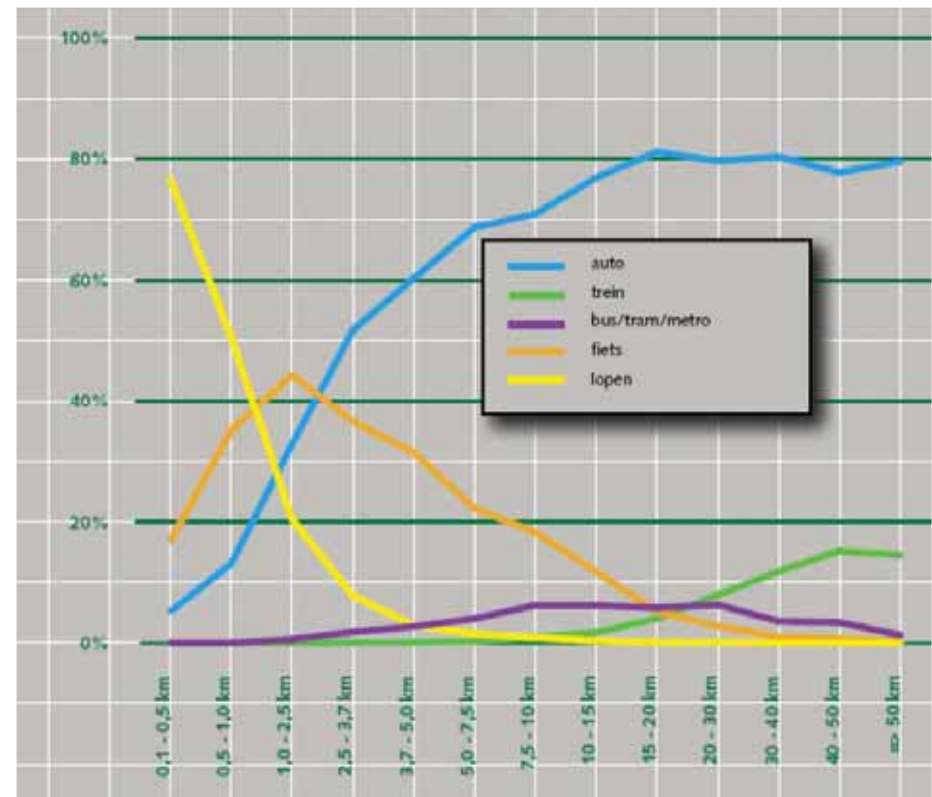
## Betere doorstroming voor de fiets

De (gemiddelde) snelheid die een fietser kan behalen is één van de aspecten die een rol speelt in de vervoerswijzekeuze en de aantrekkelijkheid van routes. Daarom wordt de doorstroming op fietsroutes verbeterd door bijvoorbeeld een betere afstelling bij verkeerslichten of het eerder detecteren van de fiets zodat de wachttijd verkort kan worden.

## Goede stallingsvoorzieningen

Aandachtspunt is verder het realiseren van hoogwaardige stallingsvoorzieningen voor fietsers. Deze aanpak voorziet in het bouwen van veilige en bewaakte fietsenstallingen op strategische locaties in het centrum, het realiseren van voldoende fietsbeugels op plaatsen waar veel publiek komt en het realiseren van stallingsvoorzieningen bij trein- en metrostations.

In het centrum komen deze collegeperiode minimaal twee nieuwe fietsenstallingen: op de Coolsingel en op de Meent. Het aantal fietsbeugels in de openbare ruimte is recentelijk op orde gebracht maar kan op basis van signalen van fietsers worden uitgebreid of aangepast. Ook het stallen van de fiets bij OV is de afgelopen jaren op orde gebracht. Alle trein- en metrostations beschikken over een fietsenstalling en/of een andere stallingsvoorziening.



Figuur 1.1, Aandeel fiets in verplaatsingen (landelijk cijfers AVV 2006)

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

In de komende periode wordt bekeken of en waar upgrading en/of uitbreiding nodig is. Daarnaast wordt ingezet op de verdere uitbreiding van het netwerk van OV-Fiets verhuurpunten.

## 1.4 Leeswijzer

Na de inleiding vervolgt hoofdstuk 2 met het stedelijk en recreatief fietsnetwerk en de bijbehorende kwaliteitseisen. Hoofdstuk 3 gaat in op de doorstroming van de fiets op de routes. Hoofdstuk 4 stelt het stallen van de fiets aan de orde. Hoofdstuk 5 behandelt aspecten die te maken hebben met het fietsgebruik onder doelgroepen.



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!





# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## 2 Fietsnetwerken kwaliteitseisen

### 2.1 Fiets voor transport en/of recreatie

Eén van belangrijkste maatregelen om het fietsgebruik in Rotterdam te stimuleren is het realiseren van directe, comfortabele, herkenbare en veilige fietsroutes.

Momenteel heeft de fiets, ook in Rotterdam, een belangrijke positie voor kortere verplaatsen in het stedelijk gebied. Ongeveer 40% van de verplaatsingen in Rotterdam onder de 5 kilometer vindt plaats op de fiets (bron: COS-onderzoek gemeente Rotterdam). Daarnaast heeft de fiets een belangrijke positie in het voor- en natransport naar het openbaar vervoer. De combinatie van de fiets in voor- en natransport en het openbaar vervoer voor de langere afstanden, is een snelle en aantrekkelijke combinatie. Gemiddeld gebruikt zo'n 30% van de reizigers de fiets om naar het station te reizen. Meer Rotterdamse cijfers ten aanzien van het fietsgebruik zijn te vinden in hoofdstuk 5.

Met het realiseren van een kwalitatief goede fietsroutes kan de positie van de fiets worden versterkt. Rotterdam maakt onderscheid tussen het stedelijk en het recreatief fietsroutenetwerk.

### 2.2 Stedelijk Fietsroutenetwerk

Het stedelijk fietsroutenetwerk legt relaties binnen de stad die het niveau van de deelgemeente overstijgen. Het netwerk is ingericht op snelle en directe verplaatsingen tussen woonwijken, winkels, onderwijs, werklocaties en OV-knooppunten.

Het stedelijk netwerk richt zich daarmee op verplaatsingen tussen de 3 en 12 kilometer. Alle belangrijke centra en OV-knooppunten in de stad, zoals het stadscentrum, Zuidplein, Alexander en Kralingse Zoom zijn op het netwerk aangesloten.

Voor fietsers zijn snelle en directe verbindingen van groot belang. Fietsers zoeken de meest directe routes door de stad. Voor het fietsnetwerk is daarom zo mogelijk gekozen voor de 'lange lijnen' in de stad die directe relaties leggen. Het gaat om verbindingen langs bijvoorbeeld de Maas, de Rotte en langs oude linten als de Straatweg en de 's Gravenweg.

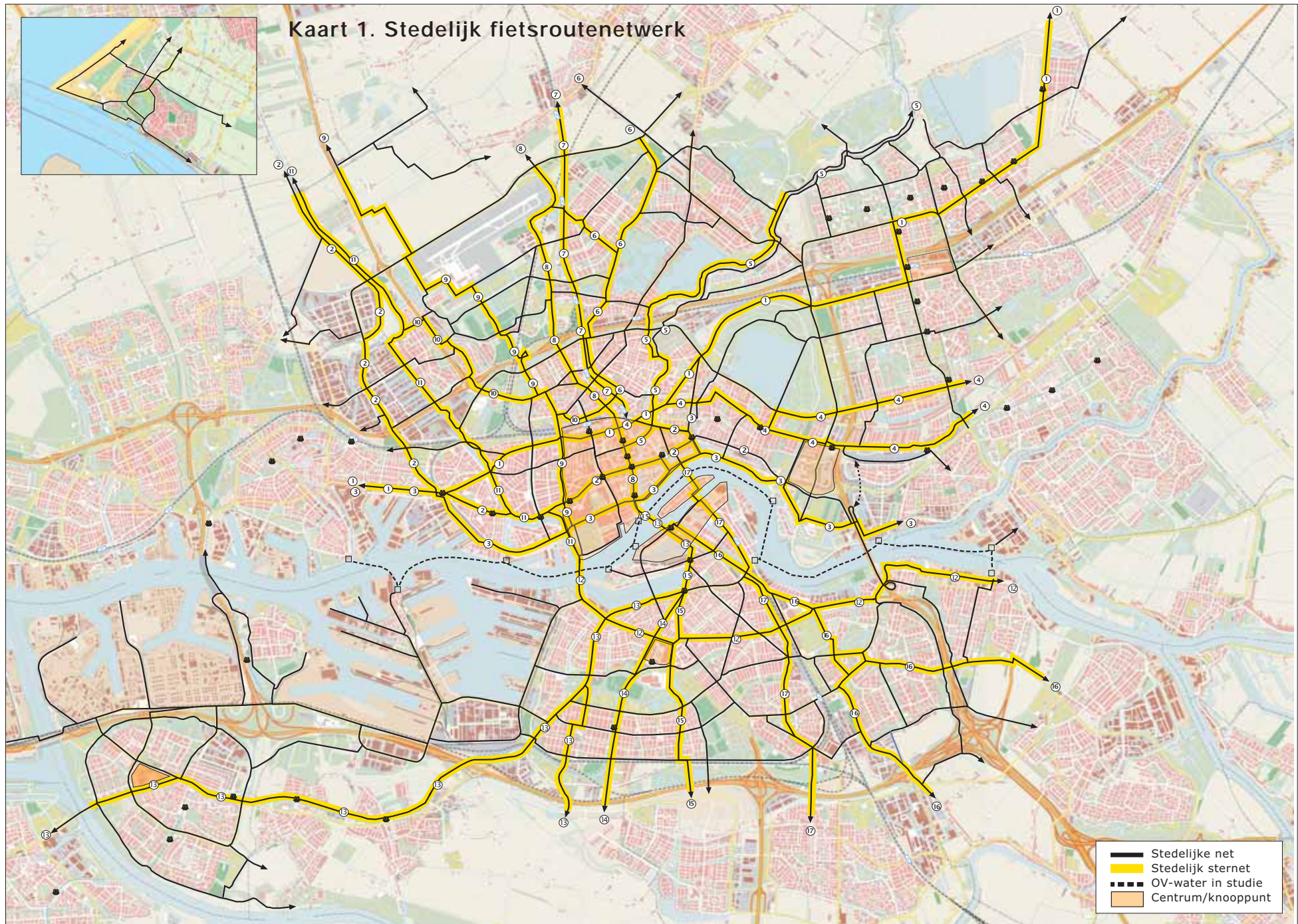
De basis van het stedelijk fietsroutenetwerk wordt gevormd door het regionale fietsroutenetwerk zoals dit is vastgelegd in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP).

De afstand tussen de regionale routes is 1 tot 1,5 kilometer. Met name in het dichte stedelijk gebied binnen de Ruit, waar veel bestemmingen voor fietsers liggen, heeft het regionale netwerk een te grove opzet. Daarom zijn op een aantal plaatsen stedelijke schakels aan het regionale netwerk toegevoegd. Daarmee heeft het stedelijk fietsroutenetwerk binnen de bebouwde kom van Rotterdam een maaswijdte van 1 kilometer tot 500 meter. Dat betekent dat alle inwoners van Rotterdam op gemiddeld 250 tot 500 meter een stedelijke fietsroute tot hun beschikking hebben. Het stedelijk netwerk heeft de opzet van een raster, waardoor het goed aansluit op het kris-kras verplaatsingspatroon van fietsers. Het netwerk ontsluit daarmee niet alleen de belangrijkste centra, maar biedt ook snelle verbindingen tussen bijvoorbeeld deelgemeenten onderling.

#### **Koppeling Stadsvisie, buurgemeenten en havengebied**

Het stedelijk fietsroutenetwerk bevat ook de stedelijke fietsroutes die Rotterdam met het omliggende landschap verbinden die in de Stadsvisie zijn opgenomen. Het gaat hier om de fietsroutes over het Hofpleinviaduct, langs de Rotte, langs de Schie en van het Zuiderpark naar het regiopark IJsselmonde. Deze fietsroutes hebben zowel een functie voor utilitair als recreatief fietsverkeer. Het stedelijk netwerk valt voor ongeveer 80% samen met het regionale fietsroutenetwerk. Dit betekent dat het fietsnetwerk in Rotterdam goed aansluit op fietsroutes in de buurgemeenten.

Kaart 1. Stedelijk fietsroutenetwerk



- Stedelijke net
- Stedelijk sternet
- - - OV-water in studie
- Centrum/knooppunt

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

Verder strekt het netwerk zich ook uit over het Rotterdamse havengebied. Hier worden de belangrijkste werkgelegenheidslocaties ontsloten. Samenhangend met de grote schaal van dit gebied, heeft het netwerk hier een grovere opzet. In het havengebied is het Havenbedrijf Rotterdam functioneel wegbeheerder. Het Havenbedrijf maakt de komende periode een inventarisatie van slechte- en ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk dat zij beheert. Daarnaast werkt het havenbedrijf aan recreatieve fietsroutes in het havengebied.

## 2.3 Kwaliteitsniveau stedelijke fietsroutes

Voor een optimaal gebruik moeten de fietsroutes comfortabel, herkenbaar en veilig zijn ingericht.

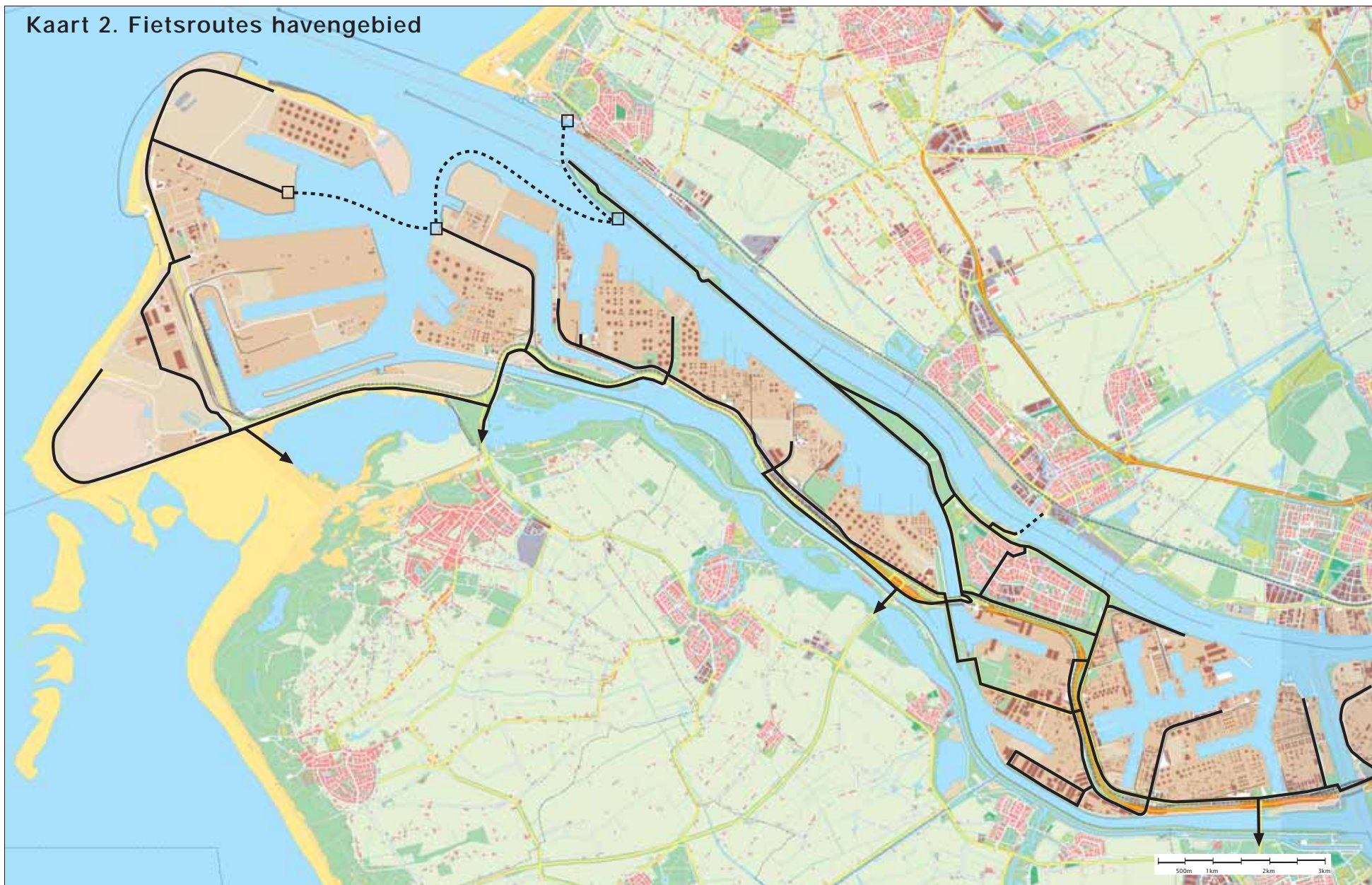
De eisen ten aanzien van herkenbaarheid en comfort vertalen zich naar toepassing van rood asfalt en fietsvoorzieningen van voldoende breedte. De eisen van veiligheid en comfort vertalen zich naar een goede vormgeving en voldoende verlichting. Langs verkeersaders is het streven vrijliggende fietspaden te realiseren, zonodig in twee richtingen. Binnen verblijfsgebieden is het streven goede fietsvoorzieningen in vorm van vrijliggende fietspaden, fietsstraten of fietsstroken met voldoende breedte. Uit het oogpunt van herkenbaarheid worden alle stedelijke hoofdfietsroutes bewegwijzerd.

Daarnaast wordt nagegaan hoe de doorstroming van fietsers op stedelijke hoofdfietsroutes verbeterd kan worden op met name kruispunten met verkeerslichten. Dat betekent in praktijk “meer en vaker groen” voor fietsers bij verkeerslichten. Meer hierover in het volgende hoofdstuk.

## Richtlijnen voor inrichting van fietsroutes

Kwaliteitsaspect	Kwaliteitsniveau	Toelichting
Vormgeving binnenstedelijke hoofdwegen	Vrijliggende fietspaden Breedte éénrichting; 2,50 meter Breedte tweerichtingen; 3,50 meter Geen elementen op fietspad die hinderlijk zijn voor fietser.	Aandacht geven aan goede oversteekbaarheid en vermindering barrièrewerking voor fietsers.
Vormgeving overige verkeersaders	Voorkeur voor vrijliggende fietspaden; Breedte éénrichting; 2,5 meter Breedte tweerichtingen; 3,5 meter Indien een vrijliggend fietspad niet inpasbaar is, minimaal fietsstroken - 1,5 meter zonder langsparkeren - 1,8 meter bij langsparkeren Haaksparkeren niet direct aan fietsstrook situeren. Geen elementen op fietspad die hinderlijk zijn voor fietser.	
Verblijfsgebieden	Voorkeur voor vrijliggende fietspaden (breedte zie boven). Indien een fietspad niet inpasbaar is, minimaal fietsstraat of fietsstroken. Fietsstroken 1,5 meter zonder langsparkeren 1,8 meter bij langsparkeren Fietsstaat Fietsloper in midden weg - Minimaal 2 meter. Haaksparkeren niet direct aan fietsstrook en fietsstraat situeren. Geen elementen op fietspad die hinderlijk zijn voor fietser.	De breedte voor de fietsstrook is een minimummaat. De toepassing van een fietsstraat is mede afhankelijk van de intensiteit van fiets- en autoverkeer en de verhouding hiertussen.
Verharding	Zowel fietspaden, fietsstroken als fietsstraten uitgevoerd in rood asfalt en met voorrang bij doorlopen over kruispunten.	
Doorstroming bij verkeerslichten	Korte wachttijden voor fietsers, door detectie van fietsers op afstand en meerdere keren groen in cyclus  Kruising tram toepassing van Tramwaarschuwingslichten.	
Verlichting	Langs gehele route goede verlichting aanwezig.	
Bewegwijzering	Uitbreiding en aanvulling van ANWB bewegwijzering	
Bromfietsen	Conform handleiding duurzaam veilig; in principe op rijbaan.	

Kaart 2. Fietsroutes havengebied



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

Vormgeving en inpassing van fietsvoorzieningen is maatwerk en moet onderdeel zijn van een aantrekkelijke ingerichte buitenruimte. Niet overal is bijvoorbeeld ruimte voor inpassing van vrijliggende fietspaden. Daarbij is de inpassing van fietsvoorzieningen vaak onderdeel van een grotere ontwerpogave, waarbij verschillende belangen op elkaar afgestemd moeten worden. De vormgeving van fietsroute 1 van het centrum naar Hillegersberg – Schiebroek is een goed voorbeeld van maatwerkoplossingen van hoge kwaliteit. Hier zijn zowel vrijliggende fietspaden, fietsstrook als fietsstraat toegepast.

## 2.4 Stedelijke hoofdfietsroutes

Binnen het stedelijk fietsnetwerk wordt de inzet geconcentreerd op de realisatie van 17 stedelijke hoofdfietsroutes die de deelgemeenten verbinden met het stadscentrum, Zuidplein, Kralingse Zoom en Alexander.

Op stedelijk schaalniveau zijn dit de belangrijkste bestemmingen voor fietsers. In deze centra zijn winkel-, werk-, onderwijs-, uitgaans- voorzieningen geconcentreerd. Kralingse Zoom omvat ook de Erasmus Universiteit als belangrijke bestemming voor fietsers. Deze centra omvatten tevens de belangrijke stedelijke OV-knooppunten; Rotterdam Centraal, Rotterdam Blaak, station Alexander, Kralingse Zoom en Zuidplein. Hier zijn fietsenstallingen en OV-fiets aanwezig.

Het fietsroutenetwerk wordt intensief door fietsers gebruikt. Het gebruik varieert van ca. 500 tot 5.000 fietsers per 12 uur. Het drukste punt in het fietsnetwerk is de Erasmusbrug; deze brug wordt tussen 7.00 en 19.00 uur door ruim 5.500 fietsers gepasseerd.

De opzet van het stedelijk fietsroutenetwerk sluit aan op het “Stedelijk Fietsnetwerk” uit het Actieplan Rotterdam Fietst! uit 2002 waarin de verschillende routes nog als zoekgebieden waren gedefinieerd. Alle zoekgebieden zijn nu ingevuld.

Door de inzet te concentreren op aaneengesloten stedelijke hoofdfietsroutes, kan de kwaliteit van fietsroutes over de volle lengte op niveau worden gebracht. Dat betekent een merkbare kwaliteitsverbetering voor de fietsers. In sommige gevallen kan een fietsroute op kwaliteit worden gebracht door realisatie van één of twee ontbrekende schakels. In andere gevallen moet een route over de volledige lengte worden ingericht. Door te concentreren op een aantal stedelijke hoofdfietsroutes wordt voorkomen dat de inzet te veel wordt verspreid, waardoor het totale effect voor de fietser niet sterk waarneembaar is.

Met name op wegen met een relatief smal profiel en een breed scala aan stedelijke functies is inpassing van goede fietsvoorzieningen vaak niet eenvoudig. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de Schiedamseweg, Oude Dijk en de Goudse Rijkweg. De combinatie van winkels, voetgangers, parkeerplaatsen auto-, tram-, en fietsverkeer zorgt voor een hoge druk op de openbare ruimte.

### **Intermezzo: met de fiets minder file.**

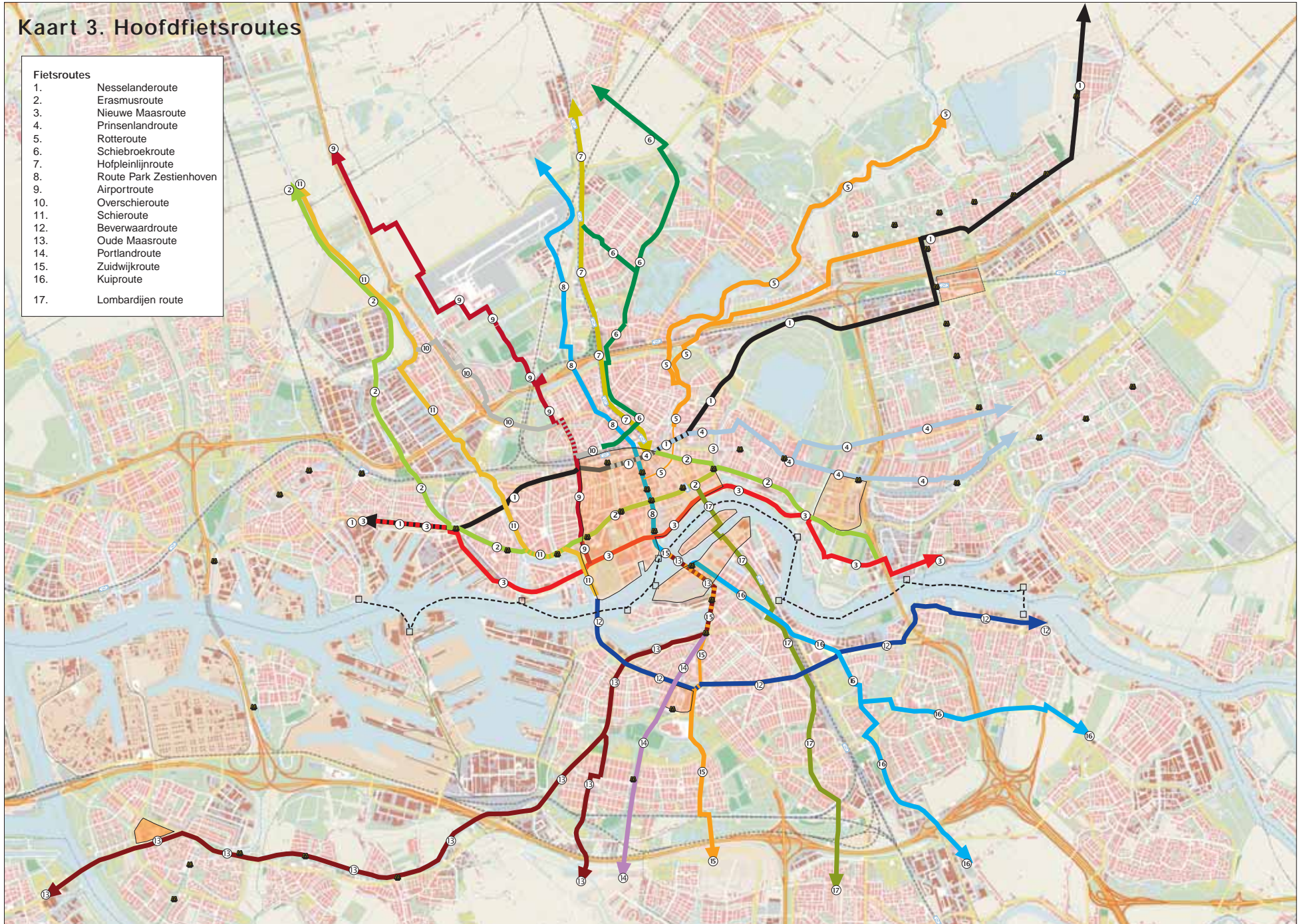
In het kader van FileProof, het file verminderingproject van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, heeft de Fietsersbond gekeken naar de mogelijkheden de fiets in te zetten voor filebestrijding. Een van de gekozen trajecten is de fietsverbinding Delft – Rotterdam parallel aan de A13.

In samenwerking met de stadsregio Rotterdam, het stadsgewest Haaglanden en de gemeenten – waaronder Rotterdam - langs dit traject wordt nagegaan welke verbeteringen op korte termijn (2008) op deze fietsverbinding mogelijk zijn. In Rotterdam maken de stedelijke hoofdfietsroutes 2, 9 en 11 onderdeel uit van de fietsverbindingen tussen Delft en Rotterdam. De voorziene verbeteringen op route 11 zijn onderdeel van FileProof.

### Kaart 3. Hoofdfietsroutes

#### Fietsroutes

1. Nesselanderoute
2. Erasmusroute
3. Nieuwe Maasroute
4. Prinsenlandroute
5. Rotteroute
6. Schiebroekroute
7. Hofpleinlijnroute
8. Route Park Zestienhoven
9. Airportroute
10. Overschieroute
11. Schierroute
12. Beverwaardroute
13. Oude Maasroute
14. Portlandroute
15. Zuidwijkroute
16. Kuiproute
17. Lombardijen route



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

De stedelijke hoofdfietsroutes zijn:

- 1 Nesselanderoute;** Delfshaven – Centrum - Nesselande  
Deze route bestaat uit vier delen; vanaf het Marconiplein loopt de route via de Mathenesserweg en de Beukelsdijk naar Rotterdam Centraal. Vanaf Rotterdam Centraal loopt de route via het Weena, Pompenburg en Crooswijkseweg naar het Kralingse Bos.; In het Kralingse Bos via de Bosdreef, de Hoofdweg naar Alexandrium. Vanaf Alexanderium via de Prins Alexanderlaan en Pr. Rooseveltweg langs de Ommoordse Tocht naar Nesselande.
- 2 Erasmusroute;** Delfshaven – Centrum - Erasmus Universiteit  
Deze route bestaat uit drie delen; Vanuit midden Delfland loopt de route langs Bedrijventerrein Noord-west en Spaanse Polder naar Marconiplein. Vanaf het Marconiplein loopt de route via de Schiedamseweg, Rochussenstraat en Westblaak naar centrum. In het centrum loopt de route via Burgemeester van Walsumweg, Oostzeedijk en Honingerdijk naar de Erasmus Universiteit.
- 3 Maasroute;** Delfshaven – Centrum - Kralingse Veer  
Deze route volgt de rivier de Maas. Daarmee heeft de route ook een belangrijke functie in het recreatieve fietsroutenetwerk. Vanaf Schiedam loopt de route via de Schiedamseweg, de Vierhavensstraat en de Westzeedijk naar het centrum. Daarna volgt de route de Boompjes, Maasboulevard, Honingerdijk en Toepad naar de Esch en Kralingse Veer.
- 4 Prinsenlandroute;** Centrum - Prinsenland  
Deze route bestaat uit twee delen; Rotterdam Centraal - Capelle via Pompenburg, Goudse Rijweg en Oudedijk. Bij de kruising Oudedijk/Kortekade splitst de route zich in twee takken en loop verder naar Prinsenland via Korte Kade-Kralingseweg en de 's Gravenweg.
- 5 Rotteroute;** Centrum - Zevenkamp. Deze route volgt de Rotte en heeft daarmee ook een belangrijke recreatieve betekenis. De route volgt de vanaf het centrum de linker Rottekade en de Zwaanhaals en Soetendaalsekade. Na de A20 loopt de route langs het Prinsenmolenpad en de Terbregse Rechter Rottekade naar recreatiegebied Rottemeren.
- 6 Schiebroekroute;** Centrum – Schiebroek. Deze route is in 2005 grotendeels gerealiseerd als onderdeel van het actieprogramma Rotterdam Fietst 2002. De route loopt vanaf de Coolsingel via de Schiekade, Teilingerstraat, Noordsingel en Bergsingel naar het Rozenlaan viaduct. Een goede verbinding met de noordzijde van Rotterdam centraal via de Provenierssingel ontbreekt nog en er zijn ook nog geen goede fietsvoorzieningen langs de Wilgenlei.
- 7 Hofpleinlijnroute;** Deze route begint in het centrum en maakt gebruik van het Hofpleinlijnviaduct om de stad uit te komen. De verhoogde ligging op het spoorviaduct maakt een bijzondere beleving van de stad mogelijk op +1 niveau mogelijk. Het zorgt er tevens voor dat fietsers weinig barrières kruisen. Ten noorden van de A20 ligt de route parallel aan RandstadRail; ook hier is het aantal gelijkvloerse kruisingen tot een minimum beperkt. Dit maakt de verbinding bijzonder comfortabel en snel. Ook in Lansingerland en Pijnacker wordt gewerkt aan goede fietsvoorzieningen langs de Hofpleinlijn, waardoor een directe en snelle fietsroute tussen Rotterdam en Den Haag ontstaat. Omdat RandstadRail pas in 2009 gebruik kan gaan maken van de Statenwegtunnel, wordt deze fietsroute nog niet in deze collegeperiode gerealiseerd.
- 8 Route Park Zestienhoven;** Centrum - Park Zestienhoven. Deze route loopt vanaf de Erasmusbrug via Schiedamsedijk, Coolsingel, Schiekade en Schieweg naar het Schieplein. Ten noorden van de A20 loopt de route via de Overschiese Kleiweg en de Bovendijk naar Park Zestienhoven. Daarbij sluit de route ten noorden van de Doenkade aan op recreatieve fietsroutes in de Vlinderstrik.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

- 9 **Airportroute**; Centrum – Rotterdam Airport. Deze route loopt vanaf de Maastunnel langs de Henegouwerlaan en de 's Gravendijkwal, Statenweg en Stadhoudersweg naar het Vroesenpark. Vanaf het Vroesenpark loopt de route via het Paadje van Duizendtree en Park Zestienhoven naar Rotterdam Airport en via de Vliegveldweg naar het toekomstige bussinesspark Schieveen. Het laatste deel van de fietsroute wordt na 2010 aangelegd als onderdeel van de ontwikkeling van het bussinespark.
- 10 **Overschie-route**; Centrum – Overschie. Deze route loopt vanaf het Rotterdam Centraal via Statenweg, Stadhoudersweg, Abtsweg, Oost Sidelinge en de Zestienhovensekade naar de Delftweg. Hier sluit de route aan op de Schieroute Achterdijk
- 11 **Schieroute**; Centrum – Delft. Deze route loopt vanaf de Maastunnel langs Parkhaven en Coolhaven en Delfshavense Schie naar Overschie. Vanaf Overschie loopt de route via de Delftweg richting Zweth en Delft. Hier is ook aansluiting op recreatieve fietsroutes in Midden Delfland.
- 12 **Beverwaardroute**; Centrum - Zuidplein – Beverwaard. Deze route loopt vanaf de Maastunnel via de Pleinweg, Zuidplein, Strevelsweg, Bree, Stadionweg en Bovenstraat naar de Beverwaard. Het laatste deel van deze route langs de Oostdijk, wordt na 2010 aangelegd als onderdeel van de ontwikkeling van de YVC Bolnes locatie.
- 13 **Oude Maasroute**; Centrum – Hoogvliet/Pendrecht. Deze route loopt vanaf de Erasmusbrug via de Hillelaan, Maashaven OZ, de Dorpsweg en Groene Kruisweg naar Hoogvliet en Spijkenisse. Ter hoogte van de kruising Groene Kruisweg/Pendrechtseweg is er een aftakking via de Pendrechtseweg en de Kerkwervingel naar Pendrecht en het toekomstige regiopark IJsselmonde. Het laatste deel van deze route wordt in de periode na 2010 aangelegd als onderdeel van de Groene verbinding over de A15.

- 14 **Portlandroute**; Centrum – Portland. Tussen Erasmusbrug en Brielselaan loopt deze route parallel aan route 13. Vanaf de kruising Dordtselaan - Maashaven OZ loopt de route via de Mijnsherenlaan en de Goereesestraat naar de Zuiderparkweg. De route loopt daarbij langs de westzijde van winkelcentrum Zuidplein. Het laatste deel van deze route wordt na 2010 aangelegd als onderdeel van doortrekking van de Zuiderparkweg naar Portland. (onderdeel A15-project)
- 15 **Zuidwijkroute**; Centrum – Zuidwijk Vanaf de Erasmusbrug loopt de route via de Hillelaan, Maashaven OZ, Dordtselaan, Zuidplein en de Langenhorst naar Zuidwijk. Daarbij loopt de route langs winkelcentrum Zuidplein en Ahoy. Via de Vrijenburgerweg is er ook aansluiting richting Barendrecht.
- 16 **Kuiproute**; Centrum – IJsselmonde. Vanaf de Erasmusbrug loopt de route via de Laan op Zuid, de Kuip, Stadionweg, Stadionlaan en Sportlaan naar de Olympiaweg. Bij de kruising Olympiaweg/Sportlaan splitst de route zich in twee takken en loop verder naar Barendrecht via de IJsselmondse Randweg en via de Groeninix van Zoelenlaan naar Ridderkerk.
- 17 **Lombardijenroute**; Centrum – Lombardijen. Deze route loopt vanaf de Willemsbrug via de Rosestraat en de Colosseumweg naar Rotterdam Lombardijen. Via de Pascalweg is er aansluiting richting Barendrecht.

Rotterdam gaat de komende vier jaar het stedelijk routenetwerk zoveel mogelijk completeren. De inzet is gericht op realisatie van minimaal 20 kilometer slechte en ontbrekende schakels.

Daarnaast wordt 9 kilometer van het stedelijke fietsroutenetwerk op kwaliteit gebracht meeliftend met lopende projecten voor groot onderhoud en reconstructie. Alle 17 hoofdfietsroutes worden voorzien van bewegwijzering.



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

Hieronder volgt de inzet op hoofdlijnen:

- Op Zuid is de inzet erop gericht alle stedelijke fietsroutes, met uitzondering van de route via de Pleinweg (in verband met de planvorming over ondertunneling), op kwaliteitsniveau te brengen;
- Op Noord wordt ingezet op realisering van de Rotte route van het Centrum naar Zevenkamp. Deze route heeft naast een verbindende functie ook een recreatieve functie. Daarnaast wordt het stedelijk netwerk in Noord zoveel mogelijk op orde gebracht door realisatie van ontbrekende schakels en opwaardering van schakels van onvoldoende kwaliteit.

## Monitoring door middel van Uitvoeringsplan

Naast dit actieplan is er voor de routes een uitvoeringsplan waarin per schakel een planning is aangegeven. Dit plan is afgestemd met andere programma's: buitenruimte, parkeergarages, groen, water en onderhoud. De ambitie is hierdoor meerwaarde te realiseren.

## 2.5 Recreatief fietsroutenetwerk

Bij recreatief fietsen staat een hoge belevingswaarde van de route centraal. Recreatieve fietsroutes vormen aantrekkelijke verbindingen tussen stad en het omliggende landschap, parken, dijken en historische dorpskernen. De recreatieve routes lopen langs bijzondere pareltjes in de stad. Bij het bepalen van de routes is gebruik gemaakt van de bijzondere landschappelijke kwaliteiten die Rotterdam bezit, de routes lopen over oude dijken, langs rivieren, plassen en singels en door de parken.

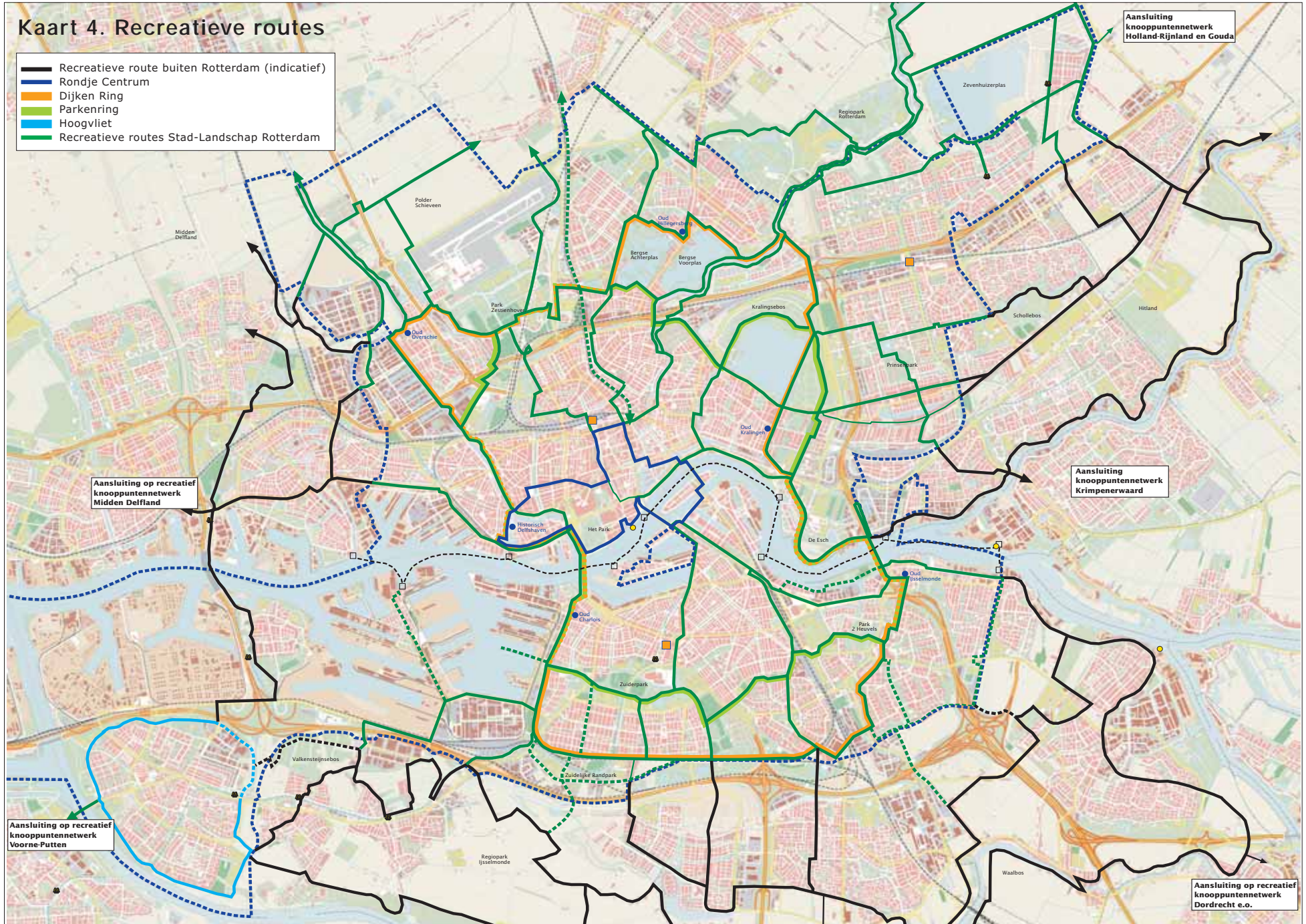
Het recreatieve fietsroutenetwerk is opgebouwd uit recreatieve fietsrondjes in de stad en radiale routes van de stad naar het buitengebied. De rondjes verbinden parken, plassen en recreatieve attractiepunten binnen de gemeente Rotterdam met elkaar.

De radiale routes verbinden Rotterdam met de grote recreatieve landschappen buiten Rotterdam. Door recreatieve rondjes en radialen te combineren, kunnen fietsers ook op eenvoudige wijze hun eigen route door de stad samenstellen. Hiermee ontstaat een systeem dat grote keuzevrijheid en vele variatiemogelijkheden biedt.



# Kaart 4. Recreatieve routes

- Recreatieve route buiten Rotterdam (indicatief)
- Rondje Centrum
- Dijken Ring
- Parkenring
- Hoogvliet
- Recreatieve routes Stad-Landschap Rotterdam



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## De recreatieve rondjes zijn:

**Parkenring;** Voor de opzet van dit recreatieve rondje is gebruik gemaakt van de natuurlijke geleiding van Rotterdam. Rotterdam wordt gekenmerkt door een “groene gordel” om de oude wijken in de vorm van parken en plassen. Door van deze sterke, typisch Rotterdamse, structuur gebruik te maken kan een recreatieve fietsroute door parken en langs water in de groene gordel gemaakt worden. Via de parkenring worden Zuiderpark, Park de Twee Heuvels, Park de Esch, Kralingse Bos, Bergse Plassen en Roel Langerakpark met elkaar verbonden.

**Dijkenring;** Een tweede karakteristieke structuur in Rotterdam is de dijkstructuur die als een lint, vrijwel aansluitend, om de buitenste rand van Rotterdam ligt. Deze dijkstructuur koppelt de oude dorpskernen aan elkaar die ooit zelfstandig waren; Oud Charlois, Oud IJsselmonde, Kralingen, Hillegersberg, Oud Overschie en historisch Delfshaven.

**Centrumring;** De derde recreatieve ring verbindt de toeristische clusters in het centrum met elkaar. Deze clusters liggen nog al ver uit elkaar, en zijn niet altijd makkelijk te belopen. In het rondje zitten belangrijke toeristische trekpleisters als musea (Boymans, De Delft, Wereldmuseum), historisch Delfshaven, Euromast, Erasmusbrug, Entrepot en winkelhart met elkaar. Na realisatie van een fietsbrug naar Katendrecht kan het recreatieve rondje worden uitgebreid naar de SS Rotterdam. Het rondje kan ook goed als kennismakingsrondje Rotterdam worden gefietst.

**Rondje Hoogvliet;** Het vierde recreatieve rondje loopt door de groenstructuur aan de rand van Hoogvliet. De route loopt langs de Oude Maas, Langs de Oude Maas, Ruigeplaatbos, Oudelandseparak en de deeldijk aan de oostkant van Hoogvliet.

## Recreatieve radialen

De recreatieve radialen vormen groene routes tussen Rotterdam en de belangrijkste recreatieve bestemmingen in het buitengebied; Hoek van Holland, Midden Delfland, Rottemeren, Hitland, Krimpenerwaard, Kinderdijk, IJsselmonde en Ruigeplaatbos.

De belangrijke recreatieve radialen vallen samen met het stedelijk fietsroutenetwerk. De Rotteroute naar recreatiegebied Rottemeren, de Schierroute naar Midden Delfland, de Hofpleinroute naar de Vlinderstrik, en de Zuidwijkroute naar Midden IJsselmonde zijn ook onderdeel van het stedelijk routenetwerk. Investerings voor verbetering van deze routes komen ook ten goede aan het recreatieve fietsen.

### 2.6 Kwaliteitsniveau recreatieve fietsroutes

De belangrijkste eis aan het recreatieve fietsroutenetwerk zijn een herkenbare en veilige route. Snelheid en directheid zijn hierin minder belangrijk. Indien een recreatieve fietsroute bijvoorbeeld door een oude dorpskern loopt, bestaat de charme deels uit de hobbelige klinkers waar je overheen fietst. Overigens zijn ook de meeste delen van het recreatieve netwerk, buiten de historische dijken en dorpskernen, van asfalt voorzien.

Op plaatsen waar stedelijke en recreatieve fietsroutes elkaar overlappen, gelden de kwaliteitseisen voor stedelijke routes. De komende collegeperiode worden de recreatieve routes in de stad bewegwijzerd, zodat deze herkenbaar en vindbaar zijn voor recreanten. Dit gebeurt middels het knooppuntensysteem, dat in grote delen van Nederland al succesvol functioneert.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## **Knopensysteem**

Het principe van het knooppunten systeem is eenvoudig. De plaatsen waar verschillende routes elkaar kruisen, de keuzepunten in het netwerk, vormen de knooppunten. Elk knooppunt heeft een uniek nummer. Door telkens bij een knooppunt een traject te kiezen naar een volgend knooppunt, kan de fietser naar eigen inzicht zelf een fietsroute samenstellen. Bordjes met hierop de knooppuntnummers leiden de fietsers hier naar toe.

Op de belangrijkste knooppunten zijn kaarten aanwezig waarop het recreatieve fietsroutenetwerk is aangegeven. Recreanten kunnen met behulp van het knooppunten systeem hun eigen recreatieve rondje samenstellen, zodat er eindeloos veel variatie mogelijkheden zijn.

Het recreatieve knooppuntenetwerk in Rotterdam sluit aan op het bestaande recreatieve knooppunten netwerk en in de Drechtsteden en Hoekse Waard en op de recreatieve netwerken die in Midden Delfland en Voorne Putten worden ontwikkeld.

## **Samen met burens en partners**

De uitwerking van het knooppuntenetwerk vindt in nauwe samenwerking met de dienst Sport en Recreatie en toeristische organisaties als Rotterdam Marketing plaats. Omdat het netwerk zich ook over regiogemeenten uitstrekt, worden ook recreatieschap, stadsregio Rotterdam en regiogemeenten bij de verdere uitwerking betrokken.

In het recreatieve fietsroutenetwerk bevindt zich een beperkt aantal ontbrekende schakels die geen onderdeel zijn van de stedelijke hoofdfietsroutes. Om het recreatieve netwerk compleet te maken, wordt de komende collegeperiode geïnvesteerd in het compleet maken van het recreatieve netwerk door realisatie van een aantal essentiële ontbrekende schakels zoals het “rondje Hoogvliet” en het laatste stukje van het havenspoorlijfietsspad IJsselmonde. De realisatie van deze ontbrekende schakels is daarbij ook afhankelijk van de bereidheid van medefinanciering door andere partijen als provincie Zuid Holland en de Stadsregio Rotterdam.

In 2010 is het gehele recreatieve netwerk binnen Rotterdam bewegwijzerd middels het knooppuntenstelsel. In 2010 zijn ook de belangrijkste ontbrekende schakels in het recreatieve fietsroutenetwerk gerealiseerd.

## **Intermezzo: recreatieve fietsroute Landtong Rozenburg**

In de haven zijn tal van mooie plekken te bewonderen. En op de fiets kun je die perfect verkennen. Maar veel mensen weten dit niet. Daarom is het Havenbedrijf Rotterdam gestart met het project ‘routes en zichtpunten’, juist om deze vele mooie uitzichtpunten en de goede fietsroutes in de haven meer onder de aandacht te brengen.

De havenfietsroute, met als titel: “Beleef de haven! Fietsend over de Landtong” is de eerste in een reeks van routes door het havengebied. In 2007 is de route officieel geopend. Door middel van deze routes kunnen mensen de haven op een andere manier beleven. De bedoeling is om – afhankelijk van het succes van de eerste route - in de loop van dit jaar de overige routes uit te werken. Einddoel is om recreatieve routes door het gehele havengebied te ontwikkelen waarbij en passant informatie over de haven meegegeven wordt.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## 3 Doorstroming Fiets

### 3.1 Werkwijze

Om fietsen in de stad aantrekkelijker te maken en concurrerend met de auto, is het van belang dat de fietsers in de stad niet teveel opgehouden worden. Hoe minder oponthoud, hoe aantrekkelijker het is om voor de fiets te kiezen. Met name bij kruispunten met verkeerslichten speelt dit aspect. Een kortere wachttijd voor fietsers levert hier direct reistijd winst op.

Het actieplan zet in op het verbeteren van de doorstroming op de 17 stedelijke hoofdfietsroutes. In de verkeerslichtenregelingen op deze routes wordt nagegaan hoe het mogelijk is om de fiets meer prioriteit te geven. De winst is daarbij vooral te behalen op kruispunten die buiten de stedelijke hoofdroutes voor tram- en autoverkeer zijn gelegen. In de uitvoering gaan kwantitatieve maatregelen, die de wachttijd voor fietsers daadwerkelijk terugbrengen, boven kwalitatieve maatregelen.

De komende periode wordt de doorstroming op 17 routes verbeterd; 5 routes in 2007, 6 routes in 2008 en 6 routes in 2009. Voor de aanpak van de routes is, in samenwerking met de Fietsersbond, een stappenplan ontwikkeld. De aanpak gaat uit van vijf stappen.

#### 1. Uitvoeren voormeting

Alvorens aan de slag te gaan is een beeld van het functioneren van de kruising nodig. Ter inventarisatie en ook om later het effect van de maatregelen te kunnen bepalen. Om de kwaliteit van de doorstroming voor fietsers te bepalen wordt uitgegaan van de wachttijd die een fietser ondervindt. Algemeen wordt een cyclustijd van 90 seconden gezien als grens van wat acceptabel is. Dit betekent voor fietsers een gemiddelde wachttijd van 30 tot 40 seconden.

#### 2. Vaststellen maatregelen

Op basis van de voormeting, inventarisatie en principemaatregelen ontstaat een duidelijk beeld waar welke maatregelen het meeste effect hebben.

#### 3. Opstellen uitvoeringsplan

Opstellen van het uitvoeringsplan voor de geplande maatregelen. In dit plan worden aspecten als prioritering, planning en budget vastgelegd.

#### 4. Realiseren maatregelen

Het uitvoeren van de maatregelen op straat.

#### 5. Houden van nameting

De laatste stap in de cyclus bestaat uit de nameting of evaluatie om na te gaan of het beoogde resultaat gehaald is.

### 3.2 Maatregelen

Hieronder staat een overzicht van een aantal maatregelen die de doorstroming op kruispunten kunnen verbeteren. Niet alle maatregelen zijn overal toepasbaar; inpassing is maatwerk. Op hoofdlijnen kan onderscheid worden gemaakt in drie soorten maatregelen:

1. Maatregelen die direct de doorstroming verbeteren zoals afstandsdetectie. Deze maatregelen zijn meetbaar en vast te stellen in voor- en nameting.
2. Extra maatregelen bij kruispunten van invloed op de doorstroming of het gebruik zoals onderlichten. Niet meetbaar maar van invloed op de kwaliteit.
3. Overige maatregelen op de fietsroutes zoals bijvoorbeeld het doortrekken van rood asfalt bij een oversteek waar de fietser voorrang heeft.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

Het project doorstroming richt zich vooral op de eerste categorie. De tweede en derde categorie zullen waar mogelijk meegenomen worden, of anders meegenomen in het Actieprogramma Verkeer & Vervoer of bij onderhoudswerkzaamheden.

## **Instelling verkeerslichten**

Bij verkeerslichten met een cyclustijd van meer dan 90 seconden, wordt nagegaan of het mogelijk is de cyclustijd voor fietsers te verkorten. Bijvoorbeeld door realiseren van twee keer groen per cyclus of verlengen van de groentijd. Uiteraard stellen ook andere verkeersstromen eisen aan de doorstroming op kruispunten, waar in de afstelling van verkeerslichten ook rekening mee moet worden gehouden.

## **(Afstands-)detectie**

Fietsers kunnen altijd, zowel via een drukknop als via tenminste één detectielus, een groenaanvraag doen. De drukknop is voorzien van een lampje dat brandt als er een groenaanvraag heeft plaatsgevonden. Bij een hoog percentage rechtdoorgaand fietsverkeer, of indien gelegen op een fietsroute, dient afstandsdetectie te worden overwogen. Hierbij worden fietsers op enige afstand van de kruising gedetecteerd. In de verkeersregeling kan dan rekening worden gehouden met de nadering van de fietser.

## **Onderlichten**

Bij fietsverkeerslichten op de hoofdfietsroutes worden altijd onderlichten aangebracht. Onderlichten zijn in sommige gevallen ook voor automobilisten handig. Onderlichten hangen op ooghoogte en werken attentieverhogend bij deelconflicten.

## **Rechtsafslaand autoverkeer versus tweerichtingen fietspad**

Indien op een kruispunt rechtsafslaand autoverkeer een tweerichtingsfietspad kruist, dienen de verkeerslichten van het autoverkeer en het fietsverkeer niet samen groen te kunnen krijgen.

## **Rechtsafslaand verkeer versus éénrichting fietspad**

Indien op een kruispunt rechtsafslaand autoverkeer een éénrichtingsfietspad kruist, mogen de verkeerslichten van beide richtingen samen groen zijn tenzij:

- De intensiteit van het afslaand autoverkeer hoger is dan 150 motorvoertuigen per uur;
- Er veel afslaand vrachtverkeer is;
- De afstand tussen afslaand verkeer en fietsverkeer zodanig groot is, dat het afslaand verkeer in de veronderstelling kan verkeren dat hij niet meer aan het afslaan is;
- Indien het deelconflict wordt toegestaan dient bij groen licht voor het autoverkeer ook altijd het fietsverkeer groen te hebben, dit om een uniform verkeersbeeld te creëren.

## **Stopstreep**

De stopstreep dient op circa 1 meter vanaf de mast te worden gelegd. Door gebruik van het onderlicht mag dit in voorkomende gevallen korter zijn. Een fietser moet voldoende opstelruimte hebben voor de stopstreep.

## **OFOS (opstelstrook voor fietsers)**

Indien fietsverkeer gemengd is met autoverkeer dient een OFOS te worden toegepast. Tevens dient de fietser middels een drukknop en detectielus een groenaanvraag te kunnen indienen.

## **Dodehoekspiegel**

Bij kruisingen waar fietsverkeer gemengd is met autoverkeer en er is sprake is van regelmatig afslaand vrachtverkeer, wordt een dodehoekspiegel aangebracht.



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!



## ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## 4 Fietsparkeren & OV Fiets

### 4.1 Fietsparkeren als vast beleidsonderdeel

In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan is de doelstelling geformuleerd het fietsgebruik voor bezoekers en bewoners van Rotterdam aantrekkelijker te maken. Vanwege de blijvende inzet in het stimuleren van het fietsgebruik is de aanleg van goede stallingsmogelijkheden ook een blijvend aandachtspunt.

Dit uitgangspunt is verder uitgewerkt in het Actieplan Fietsparkeren Rotterdam, dat in maart 1998 door de gemeenteraad is vastgesteld. Inmiddels zijn vrijwel alle actiepunten afgerond en is fietsparkeren een doorlopend project geworden met een aantal vaste onderdelen.

Deze vaste onderdelen of deelprojecten zijn:

- Bewaakte stallingen;
- Fietstrommels;
- OV-locaties;
- Publiekstreckende voorzieningen;
- Buurfietsenstallingen;
- Overige fietsbeugels;
- OV-Fiets.

Daarnaast wordt jaarlijks bekeken of er een aantal aanvullende activiteiten kunnen worden ontwikkeld.

### 4.2 Doelen komende periode

Binnen het fietsparkeren zijn de volgende twee doelstellingen geformuleerd:

1. Realiseren, uitbreiden en verbeteren van fietsparkeervoorzieningen in Rotterdam die ten gunste komen van het regionale en stedelijke fietsverkeer;

2. (Financieel) ondersteunen van deelgemeenten bij het realiseren en uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen ten behoeve van het deelgemeentelijk fietsverkeer.

Het fietsparkeerbeleid in Rotterdam is erop gericht dat:

- Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd en aangemoedigd;
- Het gebruik van het openbaar vervoer wordt aangemoedigd;
- Ongeordend en ongewenst stallen van fietsen wordt tegengegaan;
- Het stelen van fietsen zoveel mogelijk wordt voorkomen;
- Fietsers zo dicht mogelijk bij hun bestemming een kwalitatief goede en veilige stallingsvoorziening kunnen gebruiken;

Uiteindelijk leidt het project Fietsparkeren tot de realisatie van fietsparkeervoorzieningen op verschillende plaatsen in Rotterdam. Dit kan uiteenlopen van een aantal fietsbeugels tot een overdekte fietsenstalling.

Daarnaast wordt kennis verzameld over het onderwerp door pro-actief in contact te treden met belangenorganisaties als de Fietsersbond, aanbieders op de markt van producten en geluiden of initiatieven onder deelgemeenten en burgers.

Een voorbeeld van dit laatste is het contact met het Burgerpanel dat op basis van enquêtes en inventarisatie een onderzoek heeft gedaan naar het fietsparkeren in het centrum. De resultaten hiervan zullen worden meegenomen in dit actieplan.

Fietsparkeren maakt vaak onderdeel uit van plannen voor gebiedsontwikkeling. De meest voorkomende gevallen zijn het aanleggen of opknappen van (metro)stations, met het nieuwe Centraal Station als meest prominente. Vanuit het project fietsparkeren wordt desgewenst geadviseerd over mogelijke oplossingen voor fietsparkeren of financiële bijdragen. Het initiatief hiervoor wordt overgelaten aan het betreffende project, al wordt actief binnen projecten aangegeven dat fietsparkeren geen sluitpost moet zijn, maar vanaf het begin op de agenda moet staan.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## 4.3 Actiepunten fietsparkeren

Uitbreiding fietsparkeren bij P+R voorzieningen en (regionale) bushaltes en trampluslijnen

In nauwe samenwerking met de Stadsregio besteedt Rotterdam in het kader van het project 'Fiets in de keten' aandacht aan de mogelijkheden om het aantal fietsstallingsplaatsen bij openbaar vervoerknooppunten uit te breiden. Aansluitend hierop wordt onderzocht om ook bij P+R-voorzieningen, carpoolplaatsen, regionale bushaltes en trampluslijnen het aantal fietsstallingsplaatsen te vergroten.

### **Inventarisatie behoefte stallingsvoorzieningen centrum en publieksaantrekkende voorzieningen**

Om de behoefte en het gebruik van de gerealiseerde stallingen te evalueren is een monitoringsprogramma gestart. Daarin zijn locaties in het centrum, de grote winkelcentra en de grote (gemeentelijke) publieksaantrekkende voorzieningen opgenomen. Om de ontwikkeling van het aantal gestalde fietsen goed in beeld te krijgen is het van belang om de data telkens op dezelfde manier te verwerken. Dit leidt tot een goed beeld van het gebruik van bestaande stallingsplaatsen en inzicht in de toename van het aantal stallingsplaatsen en de bezetting daarvan. Door de dynamiek van het centrum is het gewenst de frequentie van het onderzoek hoger te maken dan dat van de publieksaantrekkende voorzieningen.

Verder gaat Stadstoezicht bij een aantal garages starten met het stallen van fietsen van bewoners. Hiervoor wordt eerst een behoeftepeiling onder bewoners gehouden. Afhankelijk van de gebleken behoefte en eerste ervaringen, wordt bezien of deze vorm van stallen in meerdere garages van STZ kan worden toegepast. Het kan op deze manier ook een alternatief bieden voor de fietstrommels op straat.

### **Onderzoek naar pilot gratis bewaakte fietsenstalling Binnenrotte**

Het is een landelijke trend dat steeds meer fietsenstallingen gratis bewaakt worden aangeboden. Hier zijn kosten aan verbonden, maar er zijn ook voordelen. Zo wordt het fietsgebruik gestimuleerd, het autogebruik neemt af waardoor de luchtkwaliteit verbeterd en is de lichamelijke beweging gezond voor de lijf en leden. Een pilot met een gratis bewaakte fietsenstalling in de binnenstad kan worden gebruikt om de effecten op het fiets- en autogebruik te monitoren.

### **Preventie fietsdiefstal**

Een van de aspecten die mensen meewegen in de keuze om op de fiets te stappen is het risico van een gestolen fiets. Om te zorgen dat er minder fietsen worden gestolen is aandacht nodig voor anti-fietsdiefstal. De politie heeft in dit kader een plan van aanpak gemaakt onder de naam 'Fietsridder', waarin de aanpak van fietsdiefstal uiteen wordt gezet.

Het aantal meldingen van fietsdiefstallen in het centrum is in de afgelopen jaren nagenoeg gelijk. De hotspots zijn de Coolsingel/Beursplein (38), het Schouwburgplein (16) voornamelijk ter hoogte van de Pathé, het Stationsplein (11) en de Hoogstraat (10) (cijfers 2006).

De doelstelling van het plan is om het slachtofferpercentage in 2007 met 10 % terug te brengen ten op van ten opzichte van de fietsdiefstalcijfers van 2006. In het plan worden zowel preventieve als repressieve maatregelen voorgesteld om dit te bereiken.

De gemeente kan hier haar steentje aan bijdragen door:

- Het aanbieden van parkeervoorzieningen die een goede borging van de fiets mogelijk maakt;
- Het informeren van de fietsgebruiker van de risico's en preventiemogelijkheden van fietsdiefstal;
- Het informeren van de burgers over de locaties van bewaakte en onbewaakte stallingsplaatsen voor de fiets.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

Daarbij moet zoveel mogelijk worden aangesloten bij de plannen van de politie en de dienst Stadstoezicht en worden de aanbevelingen uit het rapport van het Burgerpanel: Hoe ik mijn fiets stal... opgenomen.

## Vastleggen (en controleren) fietsparkeernormen

Sinds 2003 is het realiseren van een fietsenberging voor woningen niet meer voorgeschreven in het Bouwbesluit. Het opnemen van een aparte norm in de gemeentelijke bouwverordening is niet mogelijk omdat dit in tegenspraak is met het Bouwbesluit. Vanuit de grote steden werd gevreesd dat door deze aanpassing minder fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe woningen en renovaties worden gerealiseerd. Dit heeft geleid tot een brief aan de minister om de aanpassing in het Bouwbesluit te heroverwegen. De minister heeft in reactie hierop aangegeven de markt de kans te willen geven om zonder eis tot goede fietsvoorzieningen te komen.

Uit cijfers van afdeling wonen blijkt dat bij de in 2005 voor een bouwvergunning ingediende plannen voor het eerst een aanzienlijk aantal (15%) meergezinswoningen zonder enige vorm van fietsenberging wordt gerealiseerd. De helft van de meergezinswoningen beschikt slechts over een collectieve berging. Dit is aanleiding geweest om in samenspraak met de G4 bij het Rijk aan te dringen op heroverweging van het opnemen van een bepaling over fietsparkeernormen in het Bouwbesluit.

Voor overige voorzieningen als kantoorgebouwen en bedrijfspanden zijn overigens wel fietsparkeernormen in het vigerende bouwbesluit opgenomen.

## Visie fietsparkeren centrum

Voor het centrum wordt in samenwerking met andere diensten van dS+V en de Centrumraad gewerkt aan een visie voor de toekomstige situatie van het fietsparkeren. Daartoe dient een inventarisatie van de stallingsvoorzieningen die in juni 2007 is uitgevoerd als input.

Door de toenemende druk op de invulling van de openbare ruimte en de rommelige uitstraling die fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte opwekken krijgen is het wenselijk om over toekomstige, innovatieve manieren van het stallen van de fiets op deze locaties na te denken. Daarbij dienen vragen zich aan als:

- Zijn er voldoende bewaakte en onbewaakte fietsstallingsplaatsen?
- Is het netwerk van bewaakte fietsstallingsplaatsen volledig?
- Kunnen de fietsstallingsplaatsen meer worden gebundeld en geordend om het overzicht beter te waarborgen en de ruimtelijke impact te minimaliseren?
- Bieden (meer) gebouwde fietsenstallingen een oplossing?

Het doel van de visie fietsparkeren centrum is te komen tot een uitvoeringsplan ten aanzien van het organiseren van het fietsparkeren voor het centrum voor de komende 10 jaar. Daarbij dient een overzicht met potentiële locaties voor nieuwe stallingsvoorzieningen (een zogenoemde 'witte vlekken analyse') te worden gemaakt. De locaties worden geprioriteerd en kunnen een plaats krijgen in het uitvoeringsprogramma voor fietsparkeren. Ook regelgeving en handhaving zullen in de visie worden opgenomen.



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## 4.4 Bewaakte stallingen

De lopende projecten voor de ontwikkeling van bewaakte stallingen zijn:

### Meent

Stadstoezicht draagt zorg voor de realisatie van bewaakte fietsstallingen op de Meent en de Coolsingel/Westblaak. De realisatie van de stalling op de Meent staat gepland voor 2008. Het bestek en tekeningen zijn gereed voor aanbesteding. Vooral nog is besloten om met de aanbesteding te wachten tot er meer duidelijkheid is over de herontwikkeling van het postkantoor aan de Coolsingel. In de tweede helft van 2007 wordt een uitspraak verwacht, waarna wordt besloten of de realisatie van de stalling op de geplande locatie door kan gaan of dat een gelijkwaardig alternatief moet worden gezocht. Dit besluit is mede genomen op basis van het feit dat er nu een stalling aanwezig is op de Meent. Er wordt daarmee voorzien in de behoefte van de fietser die bewaakt wil stallen. Opwaardering van de huidige (tijdelijke) stalling wordt momenteel onderzocht.

### Westblaak/Coolsingel

De voorbereiding van de geplande stalling aan de Westblaak / Coolsingel is vertraagd. Het definitief ontwerp is in mei 2007 vastgesteld. De uitvoering van de stalling staat voornamelijk gepland voor 4e kwartaal 2008. Gezien de onzekerheid over de realisatie van de stalling op de Meent en omdat op de Coolsingel de behoefte aan een bewaakte stalling aanwezig is, wordt gestreefd naar een snelle uitvoering van de plannen.

### Centraal Station

De nieuwe fietsstalling onder Rotterdam Centraal krijgt een capaciteit van 5300 plaatsen. Daarvan zullen 3800 (gemeentelijke) plekken gratis zijn. Voor de 1500 resterende plekken (van NS Stations) moet worden betaald. Dat staat in de overeenkomst die de gemeente Rotterdam heeft afgesloten met spoorbeheerder ProRail en NS Stations.

De verwachting is dat de fietsparkeerplaats vanaf 2011 in gebruik genomen kan worden. Ten noorden van Rotterdam Centraal komt in de Provenierswijk nog een gratis stalling met 1650 plekken.

Daarmee komt het totale aantal fietsplekken rond het Centraal Station op bijna zeventuizend. De verwachting is dat hiermee de vraag naar stallingsmogelijkheden goed opgevangen kan worden. Via monitoring van gebruik en bezetting wordt dit in de gaten gehouden en indien nodig bijgestuurd.

### Binnenrotte

De plannen voor de markthal aan de Binnenrotte zijn in volle gang. Voor de herinrichting van de buitenruimte rond de Markthal is een inrichtingsplan in ontwikkeling. Uitgangspunt voor het inrichtingsplan is de aanwezigheid van een bewaakte stalling met minimaal 120 plaatsen.

Momenteel zijn er geen andere plannen om bewaakte fietsstallingen binnen de gemeente te ontwikkelen. Als onderdeel van de visie fietsparkeren centrum wordt bepaald of er behoefte is aan nieuwe locaties voor bewaakte fietsstallingen in het centrum.

Er is al geruime tijd aandacht voor de vraag of het mogelijk en zinvol is om alle bewaakte stallingen in de regio van één abonnement te voorzien dat overal kan worden gebruikt. Het samentrekken van één abonnement voor alle stallingen stuit op een aantal praktische bezwaren omdat het verschillende organisaties betreft met verschillende tarieven, openingstijden en personeel (deels gesubsidieerd). Wel zijn alle stallingen in beheer bij Stadstoezicht gekoppeld. In nader overleg met alle beheerders van bewaakte stallingen in de regio wordt nagegaan hoe er beter samengewerkt kan worden en in welke vorm.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## Procedure





# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## 4.5 Fietstrommels

Stadstoezicht (STZ) is verantwoordelijk voor de plaatsing, het beheer en de exploitatie van fietstrommels. Publiekszaken verzamelt de aanvragen voor fietstrommels, die worden getoetst door de deelgemeenten. Stadstoezicht zorgt vervolgens voor aanbesteding en uitvoering. In 2006 zijn circa 50 nieuwe fietstrommels geplaatst en uitgegeven. DS+V is beheerder van het fiets(trommel)parkeerfonds.

Een knelpunt daarbij is de aanbesteding van de fietstrommels. Momenteel kunnen namelijk geen nieuwe fietstrommels worden geplaatst, omdat de vorige aanbesteding nagenoeg is uitgenut. STZ bereidt thans in nauwe samenwerking met Gemeentewerken een nieuwe aanbesteding voor, waarbij moet worden voorkomen dat er een andere fietstrommel wordt verkregen dan de huidige twee modellen. Daarom wordt deze aanbesteding in nauwe samenwerking met de dS+V en Welstand voorbereid. De nieuwe aanbesteding stelt de levering van fietstrommels tot 2010 veilig.

De verwachting is dat de aanbesteding in het tweede kwartaal kan plaatsvinden, waarna de nieuwe fietstrommels in het vierde kwartaal kunnen worden geleverd en geplaatst op locaties van door de deelgemeenten goedgekeurde aanvragen. Op basis van een eerdere aanbesteding is er nog ruimte om in juli 2007 maximaal 28 fietstrommels van het huidige groene ovale type te plaatsen. Deze trommels zijn voorzien van het politiekeurmerk en hebben elektrische sloten.

Binnen het budget is jaarlijks ruimte voor de aanschaf en plaatsing van ca. 35 trommels. Op grond van de huidige wachtlijsten voor bestaande en voor nieuwe fietstrommels is er een totale vraag naar circa 170 nieuwe fietstrommels (stand per juli 2007).

De praktijk leert dat de procedure voor het toetsen van de aanvragen en het indienen van de aanvragen de nodige tijd kost, waardoor het jaarlijks beschikbare budget voldoende groot is om de fietstrommels voor goedgekeurde aanvragen te kunnen plaatsen. In

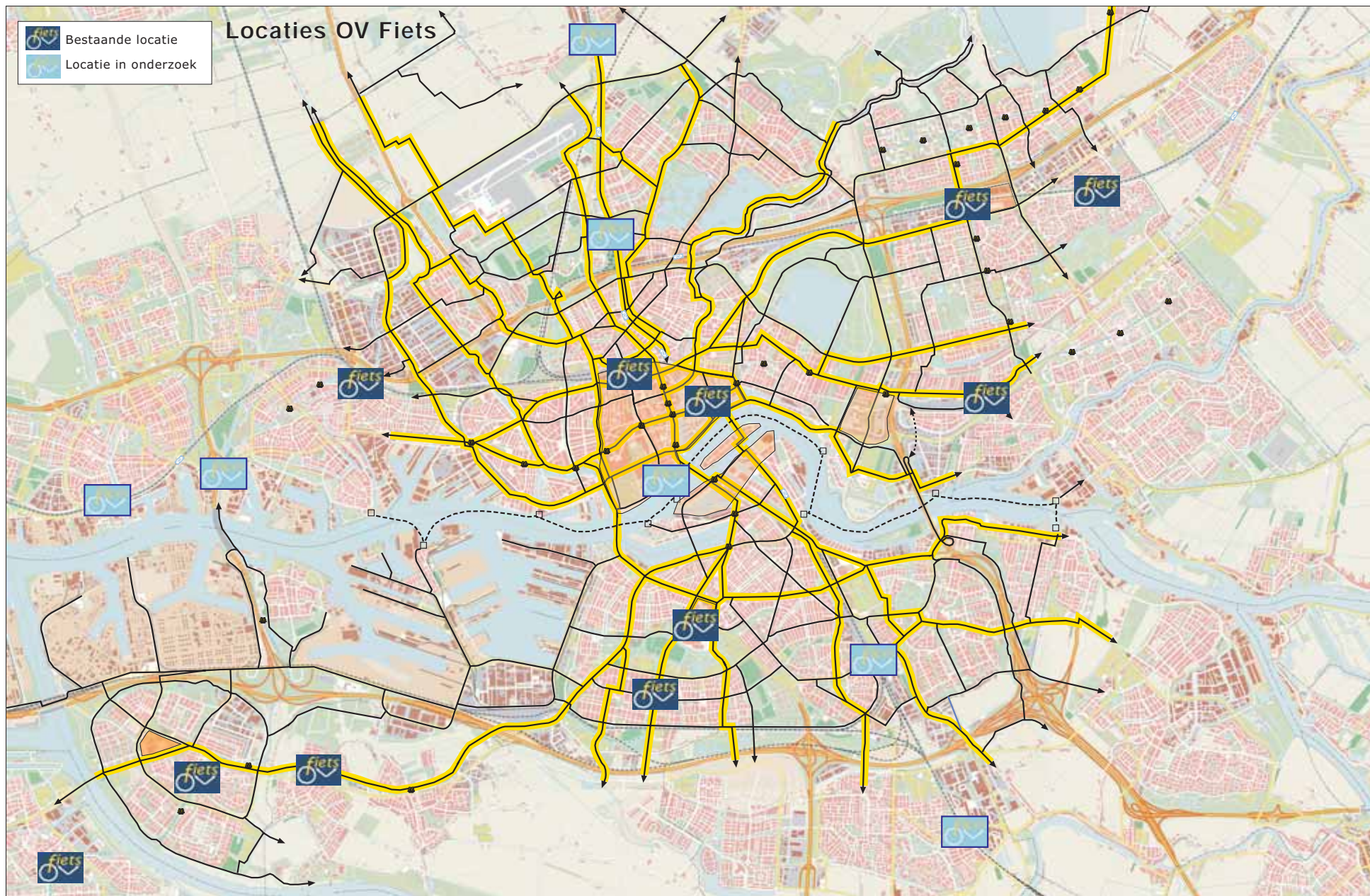
2007 wordt gekeken of in een versnel tempo fietstrommels kunnen worden geplaatst, waardoor de wachtlijsten voor geclusterde aanvragen worden weggewerkt.

Cruciaal is hierbij de rol van de deelgemeente. De deelgemeente bepaalt uiteindelijk of een fietstrommel al dan niet wordt geplaatst. Dat doet zij op basis van advisering door Gemeentewerken (Kabels en leidingen, boomwortels ed) en dS+V (inpassing buitenruimte). Een te smal trottoir, een hoge auto-parkeerdruk of een beschermd stadsgezicht kunnen voor een deelgemeente redenen zijn om te besluiten geen fietstrommel te plaatsen. Daarnaast wordt een fietsentrommel alleen geplaatst indien de aanvrager geen eigen berging heeft.

## 4.6 OV-locaties

In 2006 is voor alle metrostations de capaciteit en de bezetting gemeten in het kader van het project "Fiets in de keten". Dit project geeft wegbeheerders de mogelijkheid om fietsparkeervoorzieningen te realiseren op OV-locaties die 100% worden vergoed. De deelgemeenten zijn hiervoor benaderd en dienen plannen in voor het realiseren van stallingsplaatsen. Derhalve is de verwachting dat bij afronding van het project "Fiets in de keten" op de meeste metrohaltes voldoende en kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen zijn aangebracht. Aanvullend op dit project kan worden onderzocht of het wenselijk is om op een aantal P+R voorzieningen tevens huurfietsen aan te bieden.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## 4.7 Overige locaties

In 2006 is bij de deelgemeenten gepeild of er behoefte is aan extra aandacht voor onbewaakte fietsstallingsplaatsen en het bundelen van informatie over beschikbare fietsstallingsrekken. Reactie hierop was beperkt. Voor het centrum is een inventarisatie gemaakt van de bestaande fietsstallingsplaatsen en de tekorten. Dit heeft geleid tot een door de Centrumraad goedgekeurd plan om op verschillende locaties extra fietsstallingsplaatsen te realiseren. De uitvoering heeft plaatsgevonden in het voorjaar van 2007.

De aanleg van buurtfietsenstallingen is primair een verantwoordelijkheid van de deelgemeenten. De rol van de stad beperkt zich tot het beoordelen van subsidie-aanvragen voor een bijdrage uit het parkeerfonds en vervolgens de monitoring op de uitvoering van het project. Inzet voor de komende periode is een pro-actieve houding door het stimuleren van de aanleg van meer buurtfietsenstallingen in de deelgemeenten als daar op basis van monitoringscijfers, planontwikkeling of reacties van bewoners aanleiding voor is.

Dit geldt ook voor het plaatsen van beugels in de deelgemeenten. Binnen de stelpost fietsparkeren is geld gereserveerd voor het plaatsen van allerlei fietsvoorzieningen op deelgemeentelijk niveau. Het initiatief hiervoor ligt wederom bij de deelgemeenten. De stad zorgt voor de beoordeling van de subsidie-aanvragen en de monitoring op de uitvoering van het project.

## 4.8 OV-Fiets

De combinatie van fiets en openbaar vervoer is een snelle en aantrekkelijke combinatie. Gemiddeld gebruikt zo'n 30% van de treinreizigers de fiets om naar het station te reizen. Bij aankomst gebruikt niet veel meer dan 10% van de reizigers een fiets om de plaats van bestemming te bereiken.

Om de positie van de fiets in het natransport te versterken is in 2003 de OV-Fiets geïntroduceerd. De OV-Fiets is een huurfiets die op trein, metrostations voor ? 2,85 per dag gehuurd kan worden. De OV-Fiets kan vooraf via internet worden gereserveerd, waarna abonneementhouders op de verhuurlocaties snel en zonder rompslomp een fiets huren. De meeste locaties zijn gelegen bij trein- en metrostations. De OV-Fiets richt zich in de eerste plaats op het natransport vanaf OV-haltes, maar de OV-Fiets kan ook los van OV-gebruik gehuurd worden.

De OV-Fiets blijkt een "gat in markt", het aantal huurlocaties is in vier jaar tijd snel uitgebreid naar 125 locaties in Nederland. Ook in de regio Rotterdam slaat de OV-Fiets aan. In de regio is de OV-Fiets in 2007 op 11 huurlocaties beschikbaar. In Rotterdam gaat het om de locaties Rotterdam Centraal, Blaak, Capelse Brug, Alexander, Zuidplein, Slinge en Hoogvliet Centrum. In 2007 vindt onderzoek plaats naar verdere uitbreiding van de OV-Fiets op 6 locaties in de regio waaronder Melanchtonweg, Willemsplein en Lombardijen. Daarmee ontstaat een dicht netwerk van verhuurlocaties dat grote delen van de stad en regio dekt.

Het succes van de OV-Fiets wordt de komende collegeperiode verder uitgebreid. In samenwerking met de stadsregio wordt de komende collegeperiode onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het aantal huurlocaties van de OV-Fiets verder uit te breiden in Rotterdam. Bijvoorbeeld ook door de OV-Fiets te introduceren op P&R locaties en bij bewaakte fietsenstallingen in het centrum. De inspanningen en investeringen zijn gericht op verdere uitbreiding van de OV-Fiets, de gemeente investeert niet in andere huurfietsystemen die concurreren met de OV-Fiets.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## 5 Fietsgebruik

### 5.1 Rotterdamse cijfers

Driekwart van de Rotterdammers van 16 jaar of ouder bezit een fiets (omnibus enquête van het COS 2006). Dit percentage is al jaren ongeveer gelijk. Het fietsbezit in Nederland ligt 10% hoger dan in Rotterdam. Mogelijke oorzaak hiervoor is dat jongeren, ouderen en allochtonen minder vaak dan gemiddeld een fiets bezitten. Van de eerste generatie allochtonen heeft slechts 50% een fiets. De tweede generatie zit met 67% dicht bij het gemiddelde.

Mensen buiten de Ruit bezitten veel vaker een fiets dan daarbinnen. De beschikbaarheid van goed openbaar vervoer binnen de Ruit kan daarvoor een verklaring zijn. Maar ook stallingsmogelijkheden spelen een rol. Uit het COS onderzoek blijkt dat Rotterdammers zonder fiets de stallingsmogelijkheden slechter beoordelen dan Rotterdammers met fiets. Slechte stallingsmogelijkheden kunnen een reden zijn om geen fiets aan te schaffen. Angst voor diefstal en vernieling worden veel genoemd als reden om niet te kiezen voor fiets. Met name in de oude stadswijken, waar de woningen niet over een goede fietsenberging beschikken, is het fietsbezit lager.

#### Permanente telpunten

Op 12 punten in Rotterdam wordt permanent geteld. De laatste jaren is het fietsgebruik in de stad toegenomen. De stijging van het fietsgebruik kan vooral worden verklaard door de uitbreiding van betaald parkeren binnen de Ruit en een afname van het aantal korte verplaatsingen met het openbaar vervoer. Op werkdagen wordt veruit het meest gefietst. Op zaterdagen is het fietsgebruik circa tweederde van het fietsgebruik op werkdagen. Op zondagen is het nog rustiger. Er wordt dan ongeveer half zo vaak gefietst als op werkdagen. Alleen de telpunten in nabijheid van recreatieve routes zijn dan relatief druk.

De Erasmusbrug is het drukste punt in het stedelijk fietsroutenetwerk. Op werkdagen passeren hier zo'n 5.500 fietsers tussen 7.00 en 19.00 uur. Andere drukke punten in het fietsnetwerk zijn de routes naar het centrum; Willemsbrug, Maastunnel, Oude Dijk, Rochussenstraat, Schiekade en Rozenlaanviaduct zijn punten met 2.500 tot 5.000 fietsers tussen 7.00 en 19.00 uur.

#### Fiets sterk op korte afstanden

De fiets heeft een substantieel aandeel in verplaatsingen tot 15 kilometer, wat ongeveer overeenkomt met 45 minuten tot 60 minuten fietsen. Met name voor korte afstanden pakken mensen regelmatig de fiets. Zo'n 38% van de verplaatsingen onder de 5 kilometer vindt momenteel plaats op de fiets. De auto is goed voor 35% van de korte ritten en 27% komt voor rekening van het openbaar vervoer. Voor korte verplaatsingen kiezen Rotterdammers dus ongeveer net zo vaak voor de fiets als voor de auto. Zo'n 70% van de Rotterdammers maakt wel eens gebruik van de fiets voor korte ritten tot vier kilometer. Ca. 20% van de Rotterdammer gebruikt de fiets dagelijks voor korte ritten.

De fiets wordt in Rotterdam vooral gekozen om naar werk- en studie, sportvoorzieningen en winkelcentrum te gaan. In het woon-werk verkeer kiest één op de vijf Rotterdammers voor de fiets. Voor verplaatsingen naar winkels en sportvoorzieningen kiest ongeveer één op de drie Rotterdammers voor de fiets.

### 5.2 Stimulering onder doelgroepen

Het fietsbeleid als onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid is altijd sterk gericht geweest op het realiseren van goede fietsinfrastructuur; met name op een hoogwaardig fietsroutenetwerk en veilige fietsenstallingen. Een goede fietsinfrastructuur vormt de basis waar alle fietsers van profiteren.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

Het fietsgebruik in Rotterdam kan niet alleen worden gestimuleerd door aanleg van goede fietsinfrastructuur, maar ook door 'zachte' maatregelen die zich op specifiek doelgroepen richten. De nadruk ligt daarbij de komende jaren op het stimuleren van fietsgebruik onder allochtonen, jongeren en werknemers.

Er zijn reeds bestaande initiatieven om het fietsgebruik onder bepaalde groepen te bevorderen. Zo organiseren welzijnsorganisatie in de deelgemeenten fietslessen en zo organiseert het VCCR activiteiten die het fietsgebruik onder werknemers stimuleren.

In het actieplan wordt ervoor gekozen om aan te sluiten bij deze bestaande initiatieven en deze waar mogelijk te versterken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van bestaande organisaties en netwerken.

## Allochtonen

Het fietsbezit en fietsgebruik is onder allochtonen veel lager dan onder autochtonen. Fietsen maakt nog in mindere mate onderdeel uit van de cultuur van deze Rotterdammers. Daarmee is er een grote groep (46%) die weinig gebruik maken van de fiets en profiteren van verbeteringen in fietsinfrastructuur. Tegenover het lage fietsgebruik staat vooral een hoger gebruik van het openbaar vervoer en meer verplaatsingen te voet.

Het gebruik van de fiets als vervoermiddel is een individuele keuze van mensen die niet door de gemeente kan worden opgelegd. Het gaat erom dat alle Rotterdammers de mogelijkheid hebben de fiets als vervoermiddel te kiezen. Een deel van de Rotterdammers heeft deze keuze nu niet, omdat ze nooit hebben leren fietsen in het drukke stedelijke verkeer. Op de vraag "waarom fietst u niet (vaker)" geeft één op de vijf de allochtonen van niet westerse afkomst aan dat ze niet kunnen fietsen. Met name allochtone vrouwen hebben wel de behoefte om te leren fietsen; op veel plaatsen in Nederland zijn wachtlijsten voor fietslessen. Momenteel zijn er reeds initiatieven vanuit het buurt- en welzijnswerk voor het geven van fietslessen. Diverse welzijnsstichtingen organiseren reeds fietslessen in Rotterdam.

Momenteel ontbreekt een duidelijk overzicht van Rotterdamse fietslesspunten, daarnaast is er geen zicht op de kwaliteit van de aangeboden lessen. De stichting 'Landelijk steunpunt fiets' ondersteunt zo'n 400 organisaties in Nederland die fietslessen organiseren.

Is uitwerking van het actieplan wordt in beeld gebracht welke initiatieven voor fietslessen er zijn, of er wachtlijsten zijn en hoe deze initiatieven het best ondersteund kunnen worden. Deze inventarisatie vindt plaats in samenwerking met welzijnsorganisaties, de dienst JOS en de stichting 'Landelijk steunpunt fiets'.

## Jongeren en scholieren

Jongeren zijn een belangrijke groep fietsgebruikers; ze fietsen over het algemeen meer dan ouderen maar ze zijn ook kwetsbaar in het verkeer.

Extra aandacht voor jongeren is wenselijk omdat uit landelijk onderzoek blijkt dat het fietsgebruik onder jongeren afneemt. Als jongeren niet van jongs af het plezier en gemak van de fiets ontdekken, dan is het moeilijker om hen hier later toe te motiveren. Daarnaast is fietsen gezond. Vooral nu kinderen minder bewegen is de fiets een van de meest eenvoudige en effectieve middelen om de dagelijkse beweging te stimuleren en problemen van overgewicht met kinderen tegen te gaan. Bovendien zullen kinderen die graag fietsen makkelijker hun ouders overhalen de fiets te nemen. Tenslotte is verkeersveiligheid een motief om speciale maatregelen voor schoolgaande jeugd en hun ouders te nemen. Bij het naar school brengen en halen van kinderen ontstaan vaak gevaarlijke situaties. Mede daarom komen ouders met de auto naar school waardoor de situatie rondom scholen nog onveiliger wordt.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

In Rotterdam wordt nu reeds via verkeerslessen op basisscholen en acties als 'De Rotterdamse Verkeersslang' aandacht besteed aan de mobiliteit en gezondheid van jongeren.

De Rotterdamse verkeersslang motiveert scholieren om te voet of op de fiets naar school te komen. In 2006 hebben zo'n 50 basisscholen aan de verkeersslang deelgenomen en in 2007 gaat het project door.

Ook de stadsregio Rotterdam is actief op het gebied van verkeerseducatie en ondersteunt projecten die de praktische verkeersvaardigheid van leerlingen uit alle groepen van het basisonderwijs in de regio vergroot.

Er zijn verschillende praktische fietslessen voor handen: Motorische Rijvaardigheid, Trapvaardig en elk jaar heeft een lagere school wel een Fietsexamen. Belangrijk onderdeel van praktische verkeerseducatie is het FIETS-OV-project in het Plaswijckpark. Het Centrum Educatieve Dienstverlening verzorgt het contact met de scholen, Plaswijckpark organiseert de fietslessen en stelt de verkeerstuin ter beschikking, RET en Connexxion verzorgen het gratis openbaar vervoer en ook de politie Rotterdam-Rijnmond draagt bij aan dit project.

## **Werknemers**

Werknemers zijn de derde groep waar fietsgebruik wordt gestimuleerd. Om het gebruik van alternatieve vervoerwijzen - zoals de fiets - te stimuleren, stelt de overheid werkgevers in staat via een fietsenplan actief het woon-werkverkeer onder hun werknemers te beïnvloeden. Dit fietsenplan is bovendien een fiscaal vriendelijke constructie voor werknemers.

Het Vervoers Coördinatie Centrum Rijnmond ondersteunt en adviseert instellingen en bedrijven in de regio Rotterdam bij het invoeren van vervoersmanagement. Als onderdeel van deze dienstverlening kan het VCCR meewerken aan het opstellen en implementatie van een fietsenplan binnen de organisatie.

Jaarlijks heeft het VCCR de actie "op de fiets werkt beter!" die werknemers stimuleert om de fiets naar het werk te gaan.

Als uitwerking van het Actieplan wordt in samenwerking met het VCCR in beeld gebracht of er mogelijkheden zijn om het fietsgebruik onder werknemers van Rotterdamse bedrijven en instellingen verder te stimuleren als onderdeel van vervoersmanagement.

## **Fietswrakken**

Veel bewoners, ondernemers en bezoekers ergeren zich aan het aantal fietswrakken in het centrumgebied van Rotterdam. Reden voor de Centrumraad om samen met Stadstoezicht en de Roteb de aanpak van fietswrakken te intensiveren en te werken aan een fietswrakkenvrij centrum. Twee medewerkers van Stadstoezicht lopen dagelijks door de vier wijken van het centrum en stikkeren fietswrakken. Vanaf dat moment heeft de eigenaar één week de tijd om de fiets weg te halen. Daarna wordt het wrak in opdracht van de Centrumraad afgevoerd door de Roteb. Twijfelgevallen worden in eerste instantie gelabeld met een waarschuwing en na één week worden deze fietswrakken alsnog gestickerd en weggehaald.

Alle wrakken gaan naar de opslag van de Roteb waar zij maximaal drie maanden worden opgeslagen. Daarna worden de fietswrakken vernietigd of gaan zij naar leerwerkplaatsen fietsreparatie. Personen die hun fiets kwijt zijn en deze op de website herkennen, kunnen een afspraak maken om tegen contante betaling van ? 10,- hun fiets op te halen. Hiervoor dient een geldig legitimatiebewijs, de sleutel van het slot en/of het chassisnummer c.q. postcode van de fiets te worden overhandigd.

# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## **Weesfietsen**

Weesfietsen zijn bruikbare fietsen die voor langere tijd een stallingsplaats (onnodig) bezet houden. Weesfietsen komen op verschillende plaatsen voor, maar de locaties waar de meeste weesfietsen worden geconstateerd zijn het centraal station en het centrum. Het fietsberaad, een adviesorgaan voor fietsbeleid en kennisontwikkeling op het gebied van fietsverkeer, noemt een landelijk gemiddelde van 14% van het aantal stallingsplaatsen. In Rotterdam wordt momenteel niet op weesfietsen gehandhaafd. Daarvoor is een wijziging van de a.p.v. noodzakelijk. Daarbij moet aandacht worden besteed aan het zorgvuldig wegknippen van fietsen zonder daarbij beschadigingen aan de fiets te veroorzaken.

Als uitwerking van het Actieplan wordt nagegaan of ook buiten het centrum fietswrakken verwijderd moeten worden. Daarnaast wordt onderzocht of het gemeentelijk depot voor fietswrakken gebruikt kan worden om ook weesfietsen op te slaan en de fietser de kans te geven de fiets bij vermissing af te komen halen, of dat er andere doeleinden zijn voor deze fietsen.



# ACTIEPLAN ROTTERDAM FIETST!

## 6 Communicatie

Op dit moment is het stedelijk fietsrouten netwerk nog niet compleet. In praktijk ontbreken belangrijke schakels of fietsvoorzieningen verkeren in slechte staat. Behalve het bieden van een lonkend perspectief van een mooi en uitgebreid fietsrouten netwerk op middellange termijn, zal de gemeente nadrukkelijk ook de stappen op weg daar naartoe communiceren. Dat wil zeggen; doelgroepen informeren over aanleg en verbeteringen van een fietsroute. Voordeel van deze aanpak is dat de gemeente regelmatig kan communiceren en daarmee de boodschap goed kan overbrengen.

Extra aandacht verdienen de gebruikers en aanwonenden van fietsroutes die de komende periode worden aangepakt. Ze kennen het eindbeeld, maar worden tijdens de werkzaamheden geconfronteerd met overlast. Met name in de uitvoeringscommunicatie van Gemeentewerken, moet hiermee rekening worden gehouden.

De kernboodschap in de communicatie is "fietsen is gezond, schoon en snel". Daarom werkt de gemeente Rotterdam aan een hoogwaardig netwerk van stedelijke en recreatieve fietsroutes. Zo wordt fietsen nog leuker en blijft de stad voor iedereen bereikbaar.

### Geplande Communicatie momenten & media

- Persmomenten in samenwerking met deelgemeenten bij aanleg van eerste stuk fietspad en bij volgende substantiële mijlpalen.
- Regelmatig aandacht in de stadskrant en in het programma "Aanpakken" van TV-Rijmond bij realisatie van netwerk en stallingsvoorzieningen.
- Informatiefolder van GGD over gezondheidseffecten van fietsen bedoeld voor huisartsen.
- Bouwborden bij verbetering/aanleg van ieder stuk fietspad.

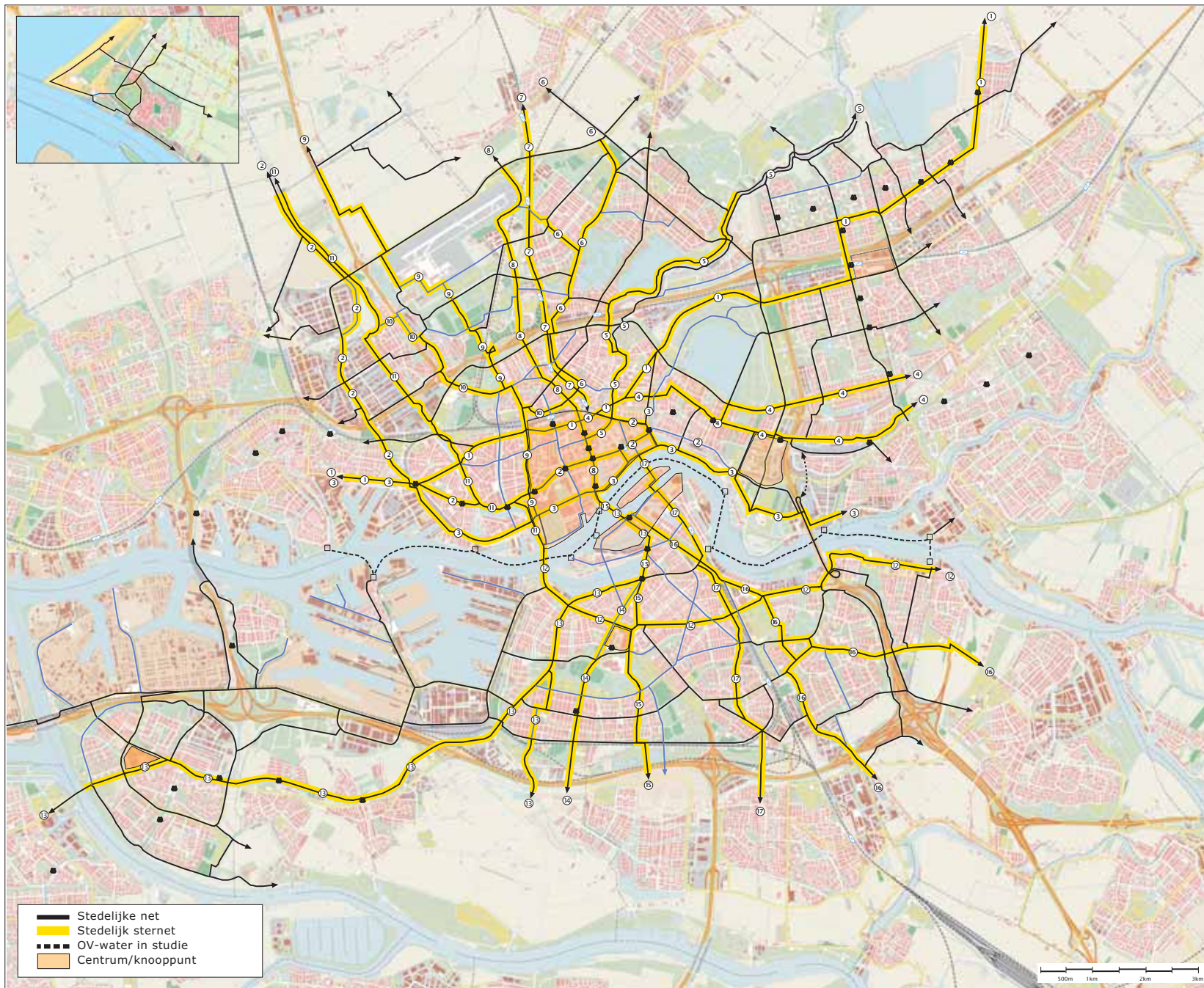
- Informatie op [www.rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl) met zowel kaarten van het eindbeeld op middellange termijn, als van de werkzaamheden die nu worden uitgevoerd.
- Boekje met interessante fietsroutes als onderdeel van het recreatieve fietsrouten netwerk; in samenwerking met dienst Sport en Recreatie en toeristische organisaties.
- Plattegrond van de fietsroutes; in samenwerking met stadsregio Rotterdam en mogelijk Havenbedrijf.
- Opname van stedelijke fietsroutes in fietsrouteplanner van de provincie Zuid Holland.



# Bijlagen



### Bijlage 1. Stedelijk fietsroutenetwerk Rotterdam (onderscheid regionaal/stedelijk)





## Bijlage 2. Kwaliteit hoofdfietsroutes

