

De Transportfiets

December 2020



Afdeling Capelle aan den IJssel



***Zorg dat je zichtbaar bent in de winter *Het nieuwe Rivium
*Snelfietsroutes *Oeververbindingen *Mobiliteitsbeleid**

De Transportfiets is een uitgave van Fietzersbond, afdeling Capelle a/d IJssel en verschijnt minimaal 2 x per jaar. Het wordt aan de Capelse leden verzonden als krantje of in de digitale versie. Wilt u zich aan- of afmelden voor de digitale Transportfiets stuur dan een e-mail naar capelleadijssel@fietzersbond.nl

Contactadres:

Enno van Waardenberg
Boeroestraat 11
2905 SJ Capelle a/d IJssel
Tel. 010 - 450 31 84

Website: capelle.fietzersbond.nl

E-mail: capelleadijssel@fietzersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee:

Jos Jacobs, Marco Rorai, en Enno van Waardenberg.

Foto's zijn van Fietzersbond Capelle a/d IJssel.

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

Klachtentelefoons:

Voor het indienen van klachten over slecht wegdek, onderhoud, kapotte straatverlichting en dergelijke kunt u bellen met onderstaande nummers

Capelle a/d IJssel:	14010 voor bestrating, kuilen, gaten e.d.
Zuidplas:	0180 - 0180-330300 voor alle klachten
Rotterdam:	14010 voor alle klachten

Problemen met de openbare verlichting kunt u melden bij **Nobralux** via 0411 – 440401 (24 uur per dag bereikbaar). Geef de straatnaam, lichtmastnummer, (dit staat op iedere lantaarnpaal) door.

Plaatselijke meldpunten voor fietsers:

Wil je iets melden over de fietsvoorzieningen in jouw gemeente? Gebruik dan [Verbeter de Buurt](#), [Buiten Beter](#) of ga naar de website van je gemeente en zoek op 'Melding openbare ruimte'.

Schade en fouten bij bewegwijzering van ANWB:

<https://www.bewegwijzeringsdienst.nl/>

Schade en fouten bij borden van LF-routes en fietsknooppuntroutes

www.fietseninregiorotterdam.nl

Drukker: Imago Prints;

Fotografie op het voorblad: Fietzersbond Capelle

(3) Voorwoord (4) Promotie e-bike (5) Snelfietsroutes (7) Fietsstraten (7) Het nieuwe Rivium (8) Aanleg Centrumring (9) Inspectietocht (11) Olifantenpaadjes (12) De Grote Kruising en Algerabrug (13) Hoofdweg/Capelseweg (14) Mobiliteitsbeleid in Capelle (16) Oeververbindingen (17) Fietspad tussen Floridaweg en Atolpad (18) Slechte fietspaden in Capelle (20) Reacties op onze artikelen in de IJssel en Lekstreek (21) Fietsvakantie in Engeland (24) Terugblik op de alternatieve Fiets4daagse (25) Overstekend wild in Capelle (25 en 26) Dit was ons nieuws met foto-impressie (27) Nieuwjaarswens



Dit jaar is de Fietzersbond 45 jaar geworden. Het is echter niet bepaald een feestjaar geworden want Covid-19 houdt ons allen nog steeds in de greep.

Het landelijk kantoor in Utrecht is gesloten, alle medewerkers werken zoveel mogelijk thuis. Als vrijwilligers kunnen wij wel met vragen bij hen terecht, telefonisch, per mail, chat of met videogesprekken. Ook voor ons was het anders. We moesten onze afspraken en vergaderingen nogal eens uitstellen. We voelden ons wat beperkt om iets af te spreken en we zagen elkaar weinig. De laatste keren hebben we dit toch opgelost door op een bepaalde afstand van elkaar te vergaderen.

Verder proberen we zo normaal mogelijk te doen. Ga vooral de buitenlucht in en veel bewegen wordt er gezegd. Fietsen is voor ons zeker een manier om te proberen gezond te blijven. Zo hebben we deze zomer als afdelingsbestuur in twee groepjes van twee een leuke fietstocht gemaakt van Capelle naar Dordrecht. Een lichtpuntje was ook om toch vier fietsroutes uit te zetten ter vervanging van de fietsvierdaagse voor mensen die dat wilden. We fietsten met twee ambtenaren van de gemeente ook een rondje door de wijken. Nu ik toch schrijf over fietstochten, we doen in dit nummer groot verslag over een fietsvakantie naar Engeland. Lees hierover en andere boeiende onderwerpen in deze uitgave die verschijnt in digitale en papieren versie. Het is deze keer een dikke uitgave geworden, de dikste die wij ooit hebben gemaakt. Juist in dit bijzondere jaar hebben wij veel te vertellen en er zijn ook veel foto's bij voor de onderbreking.

Het is winter en het wordt in de avond al vroeg donker. Zorg daarom dat je goed zichtbaar bent op de fiets dus zet je fietsverlichting aan. Geniet zo veel mogelijk van de buitenlucht en geef elkaar de ruimte, houdt rekening met elkaar en hopelijk is er licht aan het einde van de tunnel. Mede namens mijn vrienden en medestrijders van de Fietzersbond in Capelle veel gezondheid toegewenst in het nieuwe jaar!

Enno van Waardenberg

Promotie e-bike

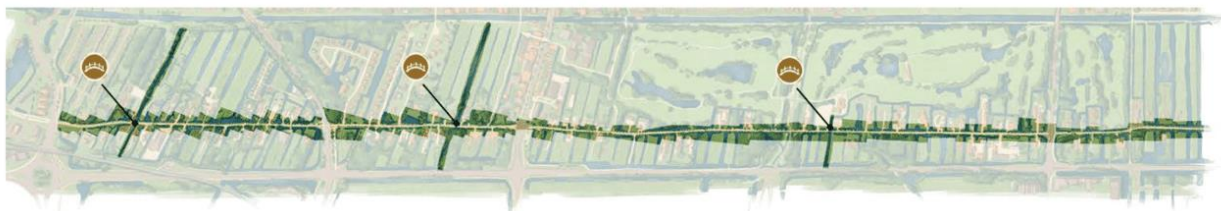
En heeft u ze al zien staan, de reclameborden van Ways2Go langs de weg? Een actie om het gebruik van e-bikes te bevorderen. Waarschijnlijk bedoeld om ritten die nu met de auto worden gemaakt te vervangen door ritjes met de fiets. Hierbij werkt de gemeente samen met de 'Verkeersonderneming', dit is een samenwerkingsverband van gemeentes, Metropoolregio Den Haag/Rotterdam, etc. Kennelijk dus ook bedoeld om onder andere het autoverkeer op de Algerabrug te verminderen. Je kunt gratis een e-bike lenen voor een week, en je kunt daarna korting krijgen bij aanschaf van zo'n fiets. Alle informatie is te vinden op ways2go.nl

(Jos Jacobs)



Snelfietsroutes

In september 2019 werd er een drukbezochte voorlichtingsbijeenkomst gehouden over de omvorming van de 's-Gravenweg tot snelfietsroute als onderdeel van de gebiedsvisie Landelijk Capelle. De inrichting moet die van een fietsstraat worden. Wij en anderen hebben op- en aanmerkingen mogen maken, onder andere over de door ons niet wenselijk geachte versmallingen bij nep-bruggetjes. En in 2020 zou er daadwerkelijk met de werkzaamheden worden begonnen.



Afbeelding boven: De plek waar drie nep-bruggetjes zijn gepland.

Na een lange windstilte zit er weer wat beweging in; hij heeft in ieder geval al een naam, de F20. In oktober 2020 hebben de Fietzersbond-afdelingen Capelle en Rotterdam, erover gesproken per video met de gemeente Capelle en men geeft aan dat er op ambtelijk gebied al hard aan gewerkt wordt om deze route te realiseren. Van vertraging of weerstand op het Rotterdamse deel is ons niet veel bekend, in Capelle daarentegen is er protest van tenminste één ondernemer, waardoor er meer onderzoek en onderbouwing door een extern bureau moet worden gedaan. En ook de nutsbedrijven schieten niet op met vooraf uit te voeren werkzaamheden. In ieder geval blijft de inzet voor het Capels deel de uitvoering als fietsstraat.

Een groter probleem is het deel van het traject in de gemeente Zuidplas, met name het stuk dat over de West-Ringdijk en over een deel van de Oost-Ringdijk dat langs het kanaal door Moordrecht loopt. De ruimte daar naast het wegdek is er zeer beperkt, en aanwonenden laten dat met protestborden weten. In de gemeenteraadsvergadering van Zuidplas in september 2020 is er ook uitgebreid over gediscussieerd, en het protest van de aanwonenden was voldoende om de wethouder de plannen opnieuw te laten bekijken. Wordt vervolgd dus.

De Fietzersbond vindt dat er onnodig wordt gevreesd voor de komst van de snelfietsroute. De bewoners hoeven niet bang te zijn voor de (on)veiligheid). Men heeft blijkbaar het beeld dat fietsers er met hoge snelheid zullen fietsen, maar die zullen niet eens de snelheden halen waarmee de automobilisten op de 's-Gravenweg rijden. Het fietsende woon-werkverkeer dat nu al gebruik maakt van deze weg zal dat op de beoogde snelfietsroute ook blijven doen. Een snelfietsroute is bedoeld om fietsers er veilig te laten fietsen en waar zo min mogelijk obstakels op de route zijn.

Van de website van de provincie Zuid-Holland over de snelfietsroute:

--- *Betere fietsverbindingen zorgen ervoor dat mensen sneller de fiets in plaats van de auto pakken. Dit is niet alleen goed voor de gezondheid en het milieu, het draagt ook bij aan de bereikbaarheid van de provincie Zuid-Holland. De F20 Gouda-Rotterdam biedt een comfortabel, veilig en vlot alternatief voor de drukke A20 en N210/N219.*---De provincie Zuid-Holland, de gemeenten Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Zuidplas en Gouda en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) bereiden de werkzaamheden voor de snelfietsroute voor.

De Fietzersbond adviseert over de route en de mogelijke verbeteringen. Het Rijk, gemeenten, de provincie en MRDH betalen gezamenlijk de verbeteringen. ---

De betrokken gemeenten voeren zelf de werkzaamheden aan de snelfietsroute uit.---

De ligging van de snelfietsroute en de noodzakelijke verbeteringen zijn uitgewerkt.

De gemeenten Gouda, Zuidplas, Capelle aan den IJssel en Rotterdam stellen deze in 2019 definitief vast. In Rotterdam zijn al enkele verbeteringen uitgevoerd. Tussen 2019 en 2021 zullen de meeste werkzaamheden plaatsvinden. ---

Ondertussen wordt door de gemeente Capelle ook gewerkt aan de uitvoering van een deel van de snelfietsroute vanaf Capelsebrug tot aan de Algerabrug. De verdere route moet via de Algerabrug of eventuele fietsbrug de Krimpenerwaard in gaan lopen tot in ieder geval Krimpen aan de Lek, met aftakking naar Krimpen aan de IJssel. In Capelle aan den IJssel betreft het de Schubertstraat en de Sibeliussweg en Sibeliusspad. De aantakking van de Nijverheidsstaat wordt verbeterd, daar worden de betonnen "biggenruggetjes" verwijderd en de voorrangssituatie veranderd. Komend vanuit de tunnel moet dan voorrang gegeven worden aan zowel rechts als links, te regelen met haaiantanden. Hier en daar zijn verbredingen en verbeteringen van de oversteeksituaties voor de doorstroming nodig. In feite ligt dit deel van de route er al.

(Jos Jacobs)



Foto: De beoogde snelfietsroute vanaf Capelsebrug tot aan Algerabrug.

Fietsstraten

Zoals hierboven geschetst zal de 's-Gravenweg in de nabije toekomst (naar wij hopen) omgevormd worden tot fietsstraat, waarbij dus de fiets prioriteit heeft en de auto te gast is. Nieuwerkerk heeft in ieder geval eerder een fietsstraat dan Capelle: gefeliciteerd! De Bermweg tussen Warmoezenierspad (begin nieuwe woonwijk) tot aan de Loire, waar het aansluit op het doorgaande fietspad naar het centrum, is omgetoverd tot fietsstraat. Vanaf de Loire staat zelfs nog het verbodsbord voor auto's uitgezonderd bestemmingsverkeer dat er voorheen ook al stond.

(Jos Jacobs)



Het nieuwe Rivium

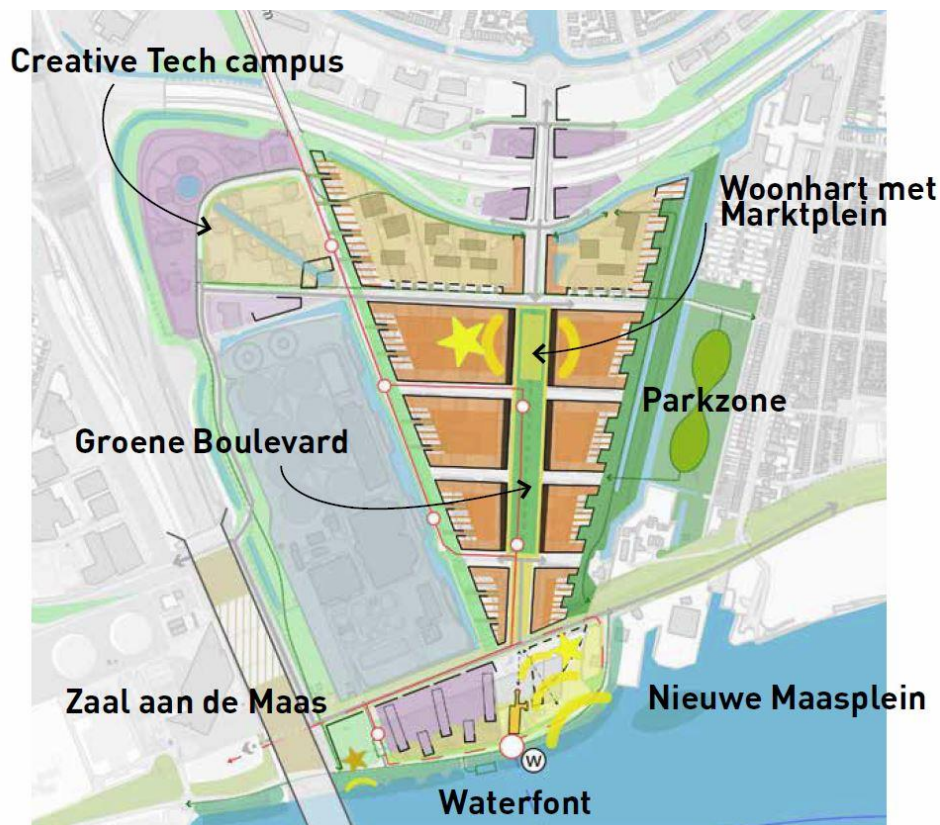
Na het gebiedspaspoort Rivium 1.0 van 2018 is in september 2020 Rivium 2.0 in de gemeenteraad besproken. De door diverse partijen ingebrachte bezwaren, onder andere over parkeeroverlast in omliggende wijken, werden niet gehonoreerd, en het werd dus vastgesteld. En wanneer we de bijbehorende nota Mobiliteitsaanpak Rivium lezen kunnen we dat alleen maar toejuichen. Hierin staat namelijk duidelijk dat voor deze wijk andere uitgangspunten gelden als die voor elders in Capelle gelden.

Er worden 5 uitgangspunten genoemd:

1. Bereikbaarheid als voorwaarde (voornamelijk door betere fietsroutes en OV)
2. Optimale modal split (groter aandeel voor voetgangers, fiets en OV)
3. Dagelijkse functies op fiets- en loopafstand
4. Beleving, reistijd en betrouwbaarheid van fiets en OV is excellent
5. Infrastructuur (op tijd) op orde

Als uitwerking hiervan wordt onder andere aangegeven: De beleving van de reis per OV en fiets bepaalt voor een groot deel de groeimogelijkheden van deze modaliteiten. Bij fietsen en lopen wordt daarom ingezet op comfort, fijnmazig netwerk en een veilige en prettige beleving. Voor het openbaar vervoer zijn directe verbindingen, een hoge frequentie en hoogwaardige haltes en goede voorzieningen belangrijk.

Overigens zijn we in mei 2020 uitgebreid ingelicht (op veilige afstand) door de betreffende ambtenaren over genoemde gebiedspaspoort en nota Mobiliteitsaanpak Rivium en de beoogde bebouwing, infrastructuur, enzovoorts. (Jos Jacobs)



Uit het gebiedspaspoort Rivium 2.0. De rode lijntjes geven het nieuwe traject aan van de zogenaamde Park Shuttle.

Aanleg Centrumring

Niet alleen hebben we klachten in het reeds voltooide deel van de Centrumring rondom respectievelijk Duikerlaan en Fluiterlaan op de Kerklaan, maar ook het nog niet aangelegde deel is reden tot grote zorg. Namelijk door de verplaatsing van supermarkt Jumbo vindt de bevoorrading nu plaats aan de achterzijde ervan, dus aan de Rivierweg. Een behoorlijk deel van de dag staan daar grote of kleinere vrachtwagens geparkeerd op de fietssuggestiestrook en deels op de rijbaan. Als fietser moet je dus een behoorlijk gevaarlijke manoeuvre uithalen om hier al vooruitkijkend en achteromkijkend die vrachtwagens te passeren. Ook in het verleden speelde dit probleem al maar is nu aanzienlijk verergerd. Helaas is de aanleg van de nieuwe Centrumring hier wat vertraagd (2021 voorlopig), want daar zal zover wij weten een betere oplossing komen voor dit probleem. Een definitief ontwerp hebben we nog niet gezien, maar wel is hier uiteindelijk gekozen om hetzelfde profiel aan te leggen als de overige delen.

(Jos Jacobs)



De Rivierweg: Er lijkt genoeg plek om de situatie aan te pakken (als men dat echt wil) !

Inspectietocht

In oktober hebben we met twee ambtenaren gedurende twee uur een rondje gefietst (op veilige afstand) door een groot stuk van Capelle, teneinde een aantal knelpunten onder de aandacht te brengen. We hopen dat dit wat meer oplevert dan aan tafel erover te praten, fysiek of per video. In ieder geval is ons verteld dat er een aantal van de voor fietsers vervelende, en overbodige eilandjes op de Schollevaartseweg zullen worden verwijderd bij het eerstvolgende grote onderhouds-project in die buurt. Dit zijn enkele van de te verwijderen obstakels uit ons Paaltjesrapport van ruim twee jaar geleden. De gemeente maakt er dus tot onze voldoening werk van. We kunnen dan ook spreken van een (klein) succes!



Foto's boven: Vooral in het donker zijn die eilandjes vervelend, want dan zijn die minder goed zichtbaar.

Ook reden we langs een nieuw aangelegd fiets-doorsteekje vlakbij het spoorviaduct dat de Schollevaartseweg verbindt met Aquarel, dit is waar fietsers tot heden dus illegaal over het bestaande voetpaadje reden. En daar hadden we niet eens om gevraagd, zo kan het dus ook. Complimentje, gemeente!



Foto boven: Het nieuw aangelegde fietsdoorsteekje tussen de Schollevaartseweg en Aquarel

We hadden wel al lang geleden gevraagd om een fietspad langs de Burgemeester Schalijlaan vanaf de Schollevaartseweg bij de Filosofentuin naar waar de Burgemeester Schalijlaan onder het spoor door gaat en daar aansluit op het bestaande tweerichtings-fietspad. De precieze uitwerking volgt nog, voorlopig is men op dat traject bezig met werkzaamheden aan het verzamelriool dat ongeveer op dezelfde plek ligt.

(Jos Jacobs)



Werkzaamheden ter voorbereiding van het nieuw aan te leggen fietspad langs de Burgemeester Schalijlaan.

Olifantenpaadjes

In elke uitgave van ons afdelingsblad plaatsen wij een foto van een olifantenpaadje in Capelle. Olifantenpaadjes ontstaan op onverharde ondergrond die fietsers of wandelaars creëren bij het afsnijden van een officiële route.

We hebben nog een olifantenpaadje gevonden tussen de Keerkring en het voetpad naar Sportpark Couwenhoek met de ingang van CVV De Zwervers. Het paadje is ingesleten vanaf het voetpad naast het fietspad op de Keerkring bij het jeugdhonk net voorbij de rotonde bij de Couwenhoekseweg. Er wordt hier duidelijk vaak een stukje afgesneden. Fietsers willen altijd de kortse weg.

Wie ook een olifantenpad kent mag dit aan ons doorgeven. Graag met foto.

(Enno van Waardenberg)



Olifantenpad naast Keerkring bij het jeugdhonk en het Sportpark

De ‘Grote kruising’ en Algerabrug

In Krimpen aan den IJssel is het project “De Grote Kruising” volop in uitvoering. Dit is de kruising van de CG Roosweg met de Nieuwe Tiendweg/Industrieweg. Dit project zou eigenlijk onderdeel moeten zijn van het grotere project Oeververbindingen, maar kon blijkbaar niet wachten. De veelvuldige opstoppingen en files zullen daar debet aan zijn. Ook worden alvast werkzaamheden uitgevoerd voor de beoogde snelfietsroute de Krimpenerwaard in. Een deel van de Rotterdamse straat tussen de afrit van de Algerabrug en de Industrieweg zal worden omgevormd tot fietsstraat. Men heeft ook de mogelijkheid van een fietstunnel onder de Industrieweg onderzocht, maar dat heeft het helaas niet gehaald. Tegelijkertijd wordt geprobeerd om het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden; minder auto's en meer fietsers via dat kruispunt en over de Algerabrug. Toch knap dat ze nu al op dat idee gekomen zijn, 10 jaar geleden speelde dezelfde problematiek! Een fysieke aanpassing is de aanleg van het VeloComfortsysteem waarmee je je fiets makkelijker omhoog en omlaag kunt transporteren in plaats van moeizaam duwen en remmen. Alleen jammer voor mensen die gewend zijn om rechts naast hun fiets te lopen, daar werkt het dus eigenlijk tegen. We hebben het geprobeerd en het werkt inderdaad (als je aan de goede kant loopt). Er staat ook een bord met gebruiksaanwijzing beneden.

(Jos Jacobs)



Foto's boven: Het nieuw aangelegde VeloComfortsysteem aan de Krimpense kant van de Algerabrug.

Deze grote verkeerskruising vormt voor fietsers een grote barrière. Zowel op de fietspaden noord-zuid als oost-west zijn de wachttijden bij de verkeerslichten vaak vrij lang, vooral in de spijstijden. Gelukkig is er wat verbetering in gekomen in vergelijking met de periode vlak na de installatie van de nieuwe VRI's, mede dankzij onze reacties naar de gemeente. Toen moest je bovendien een sprint trekken om alle groene lichten tot de overkant te halen. Voor voetgangers is de situatie overigens nog steeds niet erg verbeterd. Naast dit probleem had je ook de midden eilanden op ieder stukje fietspad. In ons rapport over paaltjes en middeneilanden hebben we aangegeven dat ze een heel vervelende hindernis en ook een gevaar vormen voor fietsers. Op dit grote kruispunt is het vaak heel druk met fietsers, vooral scholieren. De eilandjes versmallen het fietspad in grote mate en je kunt er tegenaan rijden in de drukte. De kans dat automobilisten gebruik zouden maken van deze stukjes fietspad is nihil. Met andere woorden deze hindernissen kunnen weggehaald worden. De gemeente Rotterdam is heel voortvarend bezig om het fietsen meer te faciliteren. Onder andere door het weghalen van zeer veel paaltjes en middeneilanden, zie bijvoorbeeld de fietspaden langs de Prins Alexanderlaan. Ook op het stukje fietspad op de Hoofdweg dat de Capelseweg kruist (Rotterdamse deel) zijn de middeneilanden weggehaald. Er staat een gele fietsvriendelijke koker aan het begin en naar het verkeerslicht toe is er een witte ribbelmarkering aangebracht, ter scheiding van de fietsstromen (**zie foto**). De gemeente Capelle heeft ons gevraagd wat de Fietzersbond ervan vindt als dit systeem ook in Capelle wordt toegepast ter vervanging van middeneilanden en mogelijk ter geleiding voor (nuttige) fietspaaltjes. Wij hebben geantwoord dat wij het inderdaad een verbetering vinden. Tot onze blijde verrassing ontdekten we op 1 december jl. dat al deze eilanden zijn weggehaald. Dat moet kort voor die datum gebeurd zijn, want de ribbelmarkering was nog niet aangebracht. In afwachting van de afwerking zijn we in ieder geval blij dat deze hindernissen verdwenen zijn. Overigens blijven wij erbij dat het scheiden van fietsstromen niet nodig is. Fietsers zijn geen automobilisten en kunnen het zelf prima regelen. Wel moeten zo spoedig mogelijk de brom- en snorfietsen van de fietspaden af, want die vormen het grote gevaar.



Foto: Gele fietsvriendelijke koker en ribbelmarkering

Mobiliteitsbeleid in Capelle

Dit jaar is het verkeers-en Vervoersplan 2010-2020 afgelopen, dus moet volgens de wet door de gemeente een nieuw 10-jarenplan worden opgesteld. Een onderdeel van het voorbije plan heette “Slim op de fiets”. Bij het lezen daarvan had je destijds kunnen denken dat het door de Fietzersbond was geschreven. Helaas is vrijwel niets van de daarin opgesomde mooie intenties gerealiseerd in de afgelopen 10 jaar. Ter voorbereiding van het nieuwe verkeersplan besprak de commissie Stadsontwikkeling en -Beheer op maandag 12 oktober het Concept Programma Mobiliteit. Uit een kort verslag daarover hebben we de relevante delen voor de fietser uitgelicht.

“Met de aanpassingen in het overheidsbeleid en optredende maatschappelijke trends zoals de groei van de bevolking en de economie en ontwikkelingen zoals verduurzaming van mobiliteit (door o.a. het gebruik van elektrische voertuigen en het voorzichtig gebruik en verder ontwikkeling van het rijden op waterstof) is het tijd voor actueel mobiliteitsbeleid.

In januari dit jaar is een themabijeenkomst voor de gemeenteraad georganiseerd waarin belangrijke aandachtspunten en ambities met gemeenteraadsleden zijn besproken. Gecombineerd met de uitkomsten van het Burgerpanel Mobiliteit in Capelle aan den IJssel is het programma verder aangevuld.

De commissie bepleitte onder andere voor een belangrijke rol voor het gebruik van de fiets. Daarbij werd niet alleen gedacht aan een verdere verbetering van het rijwielpadennetwerk en de mogelijkheid om voor wielrijders op sommige plaatsen een “groene golf” te introduceren. Maar werd ook de suggestie gedaan om – in navolging van een recent advies van Veilig Verkeer Nederland - *schoolstraten autovrij te maken*. Op de vraag of wethouder Struijvenberg bereid was samen met scholen een campagne te starten om lopen en fietsen naar school te bevorderen, antwoordde hij dat enkele weken geleden al een brief naar scholen is uitgegaan als aanzet voor een campagne om op de fiets naar school te gaan. Volgens de wethouder doen nog niet zoveel scholen mee. Maar deze wens neemt hij graag mee in de uitwerking van het programma.

Vanuit de commissie kwam een groot aantal suggesties om verder uit te werken in het programma. De wethouder was ruimhartig in zijn opsomming van zaken die in het uitgewerkte programma plaats zullen krijgen. Of het nu om gaat om het naar voren halen van het upgraden van Capelsebrug, meer procenten op de fiets, met onder andere de elektrische fiets in het achterhoofd, de communicatieparagraaf bij het uitvoeringsprogramma, of de streefwaarden. *Wel waarschuwde de wethouder dat een programma dat focust op veranderingen met nadruk op de fiets en openbaar vervoer niet het beeld moet oproepen dat die auto niet meer nodig is, of: daar is men tegen of zo. Nee, de auto is belangrijk en zal dat voorlopig ook blijven.*

De verdere gang van zaken van dit Mobiliteitsprogramma is als volgt. Na de bespreking in de commissie stelt het college het conceptprogramma definitief vast en volgt een wettelijk verplichte ter inzagelegging van zes weken. Daarna worden opmerkingen en suggesties verwerkt en wordt het definitieve Programma Mobiliteit ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden. Het definitieve programma zal dan waarschijnlijk aan de orde komen in de commissie Stadsontwikkeling en -beheer (SOB) van 25 januari en de raad van 6 februari 2021.”

(Cursief gedeelte is door de Fietzersbond)

De teksten over het bevorderen van de fiets vinden wij verbazingwekkend, gelet op de, op zijn zachts gezegd “moeizaam”, bevochten successen die de Fietzersbond de laatste jaren behaald heeft. En ook gelet op de weinige concrete maatregelen die in de rest van het conceptprogramma worden opgesomd.

Bij het lezen van het conceptprogramma komen reeds in de inleiding diverse tegenstrijdigheden naar voren. De woorden “duurzaam” en “leefbaar” worden betekenisloos gebruikt. Want even verder wordt vermeld dat gratis parkeren en doorstroming van het autoverkeer als heel belangrijk worden beschouwd. Hoe het faciliteren van het autogebruik met duurzaam en leefbaar te rijmen valt is voor ons niet te begrijpen.

Modal split, de keuze van vervoerswijze, is te beïnvloeden. In Capelle wordt flink minder gefietst dan in andere steden (26% versus b.v. 40% in Utrecht). Als Capelle werkelijk de fiets, het lopen en het OV wil bevorderen dan kan ze dat doen door de stok en de wortel te gebruiken. Dat kan door bijvoorbeeld betaald parkeren in te voeren. De partijen die nu in het bestuur zitten zijn daar tegen omdat ze denken dat er daardoor minder mensen naar de winkels gaan. Uit diverse studies van verkeersorganisaties (CROW en SWOV) is gebleken dat dat absoluut niet het geval is. Integendeel, mensen gaan vaker lopend of met de fiets naar de winkels, dan met de auto. Betaald parkeren heeft wel een remmende werking op het autogebruik voor mensen uit de nabije omgeving van de winkels. Die zullen daardoor inderdaad vaker gaan lopen of fietsen.

Daarnaast zijn er maatregelen die het fietsen en lopen bevorderen, zoals onder andere bredere en geasfalteerde fietspaden, afsluiten van schoolstraten tweemaal per dag. Voorrangsregelingen omdraaien, vooral rond het Stadshart, verkeerslichten anders afstellen. Maar ja, dat vereist politieke moed en het is makkelijker om op papier mooie intenties te formuleren en er verder geen uitvoering aan te geven. Inmiddels ligt het plan tot 31 december 2020 ter inzage en kan er ingesproken worden. Uiteraard zullen wij als Fietzersbond gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze op het conceptprogramma Mobiliteit in te dienen.

Indien u als fietser zich geroepen voelt ook uw mening over het plan aan de gemeente te verkondigen, zouden wij het op prijs stellen als u een afschrift aan ons wilt sturen.

(Marco Rorai)

Oeververbindingen (2)



In vervolg op ons artikel in het meinummer 2020 van de Transportfiets over dit onderwerp hierbij een kort bericht over de laatste stand van zaken.

De in het vorige nummer genoemde initiatiefnemers van dit project, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaan in het kader van het MER en het MIRT (zie vorig nummer) veel zaken onderzoeken voorafgaand aan de besluitvormingen.

Wij spitsen ons toe op de Algeracorridor, de verbindingsroute met Krimpen aan den IJssel en de Krimpenerwaard; als u informatie wilt over de overige onderdelen van de Oeververbindingen raden wij u aan om naar de site te gaan:

www.oeververbindingen.nl .

Uit die site halen we voor de voor ons (Capelle) belangrijke verbindingsroute de volgende tekst:

“Een maatregelenpakket met de focus op het opwaarderen van de corridor, zoals het aanpassen van de Algerabrug naar vier rijstroken.

Een maatregelenpakket met de focus op de verandering van de vervoerswijze, zoals betalen voor toegang van de corridor en het verbeteren van de fietsroutes en fietsenstallingen.”

Waar wij op zullen wijzen zijn de volgende voor de fiets belangrijke punten:

- de verbinding vanaf de Algerabrug naar de Capelsebrug;
- de ontwikkelingen rond de Grote Kruising in Krimpen aan den IJssel, die schijnbaar onafhankelijk van de grote projecten al in gang is gezet (hoewel dit ontkend wordt). Zie separaat artikel hierover;
- waar de fiets blijft in het opwaarderen van de corridor. Indien de brug vier rijstroken voor de auto krijgt, wordt er een tweerichtingenfietspad naast gehangen? Komt er een nieuwe brug voor de fiets en zo ja, waar?

Er zijn reeds drie digitale bijeenkomsten geweest over deze corridor waar wij aan meegedaan hebben en het belang van de fiets hebben benadrukt. Alles (behalve de Grote Kruising) verkeert nog in de verkenningsfase en er moet nog zeer veel onderzocht worden alvorens er concrete plannen voorgelegd worden.

(Marco Rorai)

Fietspad tussen Floridaweg en Atolpad afgesloten

Naast de bestaande woonzorglocatie (Kaap Florida) aan de Floridaweg in Oostgaarde in de buurt van winkelcentrum de Terp wordt een nieuw woonzorgcentrum gerealiseerd voor mensen die een verstandelijke beperking hebben en zorgbehoevend zijn.



Vanwege de werkzaamheden is daardoor het fietspad vanaf de Floridaweg naar het Atolpad halverwege afgezet met hekken waarachter het bouwterrein ligt tot aan het parkeerterrein bij het winkelcentrum en metrostation De Terp. Wij zullen bij de gemeente nog navraag doen of het betreffende fietspad na voltooiing van de bouw weer terugkomt.

Mogelijk dat de realisatie van een veilige fietsverkeersroute (fiets suggestiestrook) over het parkeerterrein van winkelcentrum De Terp meegenomen kan worden bij het IBOR-project voor de riolering in 2021. (IBOR is Integraal Beheer Openbare Ruimte)

Enno van Waardenberg

Slechte fietspaden in Capelle

Deze rubriek zal helaas steeds weer terugkeren, aangezien er niet veel schot zit in de verbetering van ons fietspadenstelsel. Herhaaldelijk hebben we aangegeven bij de gemeente wat de fundamentele oorzaak is van de slechte kwaliteit van fietspaden: bij de aanleg wordt een te dunne fundering aangebracht en geen worteldoek gebruikt. Want dat is goedkoper, maar door de vele reparaties uiteindelijk toch veel duurder. Geen wonder dat binnen de kortste keren de wortels de dunne fundering en het vliesje rode asfalt omhoog drukken. Bij tegelpaden gaan de tegels binnen kortere of langere tijd los zitten en vooral 's zomers krijg je het effect van de "dansende tegels". En het kan zeer gevaarlijk worden als een tegel omhoog gaat staan. In het nabije verleden hebben we gewerkt met een lijst van slechtste fietspaden. Maar dat wisselt nogal en valt niet bij te houden. Maar we willen graag van beide types een paar kenmerkende voorbeelden uitlichten.

Geasfalteerde paden:

- De Keerkring noordzijde, die staat nog steeds bovenaan onze lijst. Ik heb wel eens geprobeerd de wortelhobbels te tellen, maar bij dertig ben ik gestopt. Het is een schandalig slecht fietspad dat ik echt probeer te vermijden.
- De Poortmolen tussen het Molenpad en het IJsselland Ziekenhuis.

Altijd voer ik als voorbeeld aan hoe het wel kan: de fietspaden langs de President Wilson- en de President Rooseveltweg in Ommoord. Deze zijn zeker 40 jaar oud en hebben dezelfde prachtige platanen ernaast staan als de Poortmolen. En voor het grootste deel zijn ze helemaal vlak. Regelmatig ga ik daar fietsen om te genieten van deze gladde paden. Bij meldingen aan de gemeente wordt er wel eens een zo'n hobbel weggefreest, maar de reparatie maakt de situatie niet veel beter.

Enkele voorbeelden van slechte tegelpaden:

- De Fluiterlaan zuidzijde, tussen de Rivierweg en de ingang van het autoparkeerterrein bij AH. Dit stuk heeft een aantal zeer gevaarlijke plekken. Het is bekend dat dit een onderdeel is van de renovatie van de stadsring, maar voordat dit aangepakt wordt gaan er nog ettelijke maanden overheen.
- De P.C. Boutenssingel (ter hoogte van de drie flats in de Dichtersbuurt) en de Kanaalweg westzijde. Deze zijn duidelijk open geweest en de tegels zijn slecht teruggeplaatst.
- De Linie aan beide zijden.



De laatste goede verbetering is het pad langs de Couwenhoekseweg vanaf de Groenendijk tot aan De Linie, waarvan een deel nieuw is: tussen de Groenendijk en de Keerkring. Vreemd is het dat, komende van de Reigerlaan het stukje fietspad als oprit naar de Couwenhoekseweg is blijven staan, zodat, als je die neemt, je de weg moet oversteken om op het fietspad te komen. Dit terwijl je beter via de rotonde naar de overkant kunt gaan. Dan heb je voorrang ook. Voor de duidelijkheid en de veiligheid zou dit stukje weggehaald moeten worden.



Komende van de Reigerlaan is het stukje fietspad rechtsaf als oprit naar de Couwenhoekseweg blijven staan en overbodig geworden.

Tenslotte nog een opmerking over de fietssuggestiestroken die overal verschijnen waar zogenaamde 30 km-zones zijn ingevoerd, maar ze liggen ook bij 50 km-wegen, zoals de Meeuwensingel en de Reigerlaan. Het is natuurlijk prettig dat het geasfalteerde stroken zijn, maar alles wat de auto's wegspreiden komt daar terecht. Het ligt er vaak vol met steentjes, gruis etc. wat slecht voor je fietsbanden is. Ze worden zelden geveegd. En daarnaast voel ik mij echt niet veilig met het auto- en vrachtverkeer dat pal naast je raast en echt niet met 30 km per uur.

(Marco Rorai)

De veiligheid kan beter

vreselijk onveilig voor fietsers

fietsen in / door Capelle is een ramp.
fietsen in / door Capelle is een ramp.

Al die schoolkinderen die daar over moeten steken

Lezers van de IJssel- en Lekstreek steken ons een hart onder de riem. Uit reacties op de publicaties van onze fiets gerelateerde artikelen op de Facebookpagina van deze krant blijkt dat wij er niet alleen voor staan. We zijn een aantal keren *geliket* en onze constatering wordt breed gedeeld! Naar aanleiding van ons artikel over de kruisingen van de Kerklaan bij de Duikerlaan en de Fluiterlaan kregen wij enkele reacties. Ter bescherming van de privacy zijn de namen niet in ons blad vermeld.

Bron: IJssel- en Lekstreek

- De veiligheid kan beter! De nieuwe situatie rond het centrum is ronduit onveilig voor de fietsers. De rare bocht Rivierweg/Reigerlaan is te haaks. Daar zijn al heel wat fietsers en scooters onderuit gegaan. Bovendien, in de spits kom je er nauwelijks overgestoken als fietser. En de kruising Kerklaan met Duikerlaan is erg onduidelijk voor iedereen. Daar moet je met veel lef en bravoure alvast voorsorteren en voorrang opeisen. Vaak kies ik er zelf voor op de stoep te fietsen, niet goed maar wel veiliger.
- De kruising van de Kerklaan met de Duikerlaan is prachtig opgeknapt, maar al die schoolkinderen die daar over moeten steken. Het had gewoon een rotonde moeten blijven.
- Dat kan je wel zeggen ja, fietsen in / door Capelle is een ramp.
- Levensgevaarlijk soms om door Capelle te fietsen.

(Enno van Waardenberg)

Fietsvakantie: een rondje Engeland

Nee, niet helemaal Engeland rond, maar vanuit Capelle door België naar Frankrijk. Daar oversteken, een stukje door Engeland, bij Harwich weer oversteken en vanaf Hoek van Holland weer naar Capelle. Het klinkt erg groots, maar eigenlijk valt het hemelsbreed wel mee. Maar in werkelijkheid is het best een avontuur, wel een leuke.

Een aantal jaren geleden vatten mijn vrouw Anja en ik dit plan op. Een van de redenen was dat we in vrijwel in heel Europa hadden gefietst, maar níet in Engeland. En dat zat ons dwars. Dus dit plannetje. De dag dat we zouden vertrekken, op een zondag eind juni 2012, regende het heel hard, dus stelden we ons vroege vertrek maar uit. Maar ja, eens moet je vertrekken.

Eind van de ochtend gingen we op weg naar Renesse. Er stond een zeer harde zuidwestenwind en in onze regenkleding ploeterden we voort door Voorne-Putten richting Hellevoetsluis. Het is wel een ervaring om met windkracht 7 -tegen- over de Haringvlietbrug te fietsen. Harder dan 14-15 km per uur gingen we niet. Gelukkig was de regen inmiddels opgehouden en er kwam zelfs een waterig zonnetje door. Eind van de middag kwamen we na 93 zware kilometers in Renesse aan, waar we een overnachting hadden gereserveerd via Vrienden op de Fiets, bij een mevrouw in een mooi gelegen bungalow in de bossen vlak bij de zee.

De volgende dag was het gelukkig zonnig, maar de ZW-wind stond nog steeds stevig tegen. We volgden grotendeels de LF 1 en kwamen over de Oosterscheldedam, altijd een prachtige belevenis, evenals de overtocht Vlissingen-Breskens. Je hebt echt het gevoel dat je de zee opgaat. Aan het eind van de middag kwamen we na 87 km aan in Blankenberge bij een gezin dat zelf op het punt stond om de volgende dag op vakantie te gaan. Door de felle zon waren we behoorlijk verbrand (niet ingesmeerd, hé!).

De weg naar de grens met Frankrijk was enerzijds wel leuk omdat je tweemaal met pontjes moet overvaren, anderzijds klopt het dat een heel groot deel van de Belgische kust volledig bebouwd is. De hele dag hadden we prachtig weer en eind van de middag kwamen we aan in Duinkerken. Zoals bekend is deze plaats aan het begin van WOII volledig verwoest door bombardementen van de Duitsers op de Engelse troepen die zich terugtrokken in 1940. De nieuwe bebouwing die na de oorlog in sneltreinvaart was opgetrokken was te herkennen, inmiddels was het alweer oud en vervallen.

Wederom overnachtten via Vrienden op de Fiets, bij een vrouw die zelf een enthousiaste fietsster was. De volgende dag begeleidde ze ons 5 km naar de weg richting de veerboot. Dat was dus niet in Duinkerken, maar meer dan 25 km ten zuiden daarvan. We moesten opschieten om de boot te halen. Een gigantisch complex met eindeloze rijen vrachtwagens die klaarstonden om ingescheept te worden. Wij stonden met onze fietsjes daartussen in de rij.

De Engelsen hadden een eigen douaneloket in Frankrijk. Toen wij aan de beurt waren keek de zwarte dame heel vreemd: "Where are you from?". "From Holland." "By bike from Holland? You are crazy!" Onze eerste kennismaking met de droge Engelse humor.



Als fietser voel je je ontzettend nietig in zo'n enorm schip. Ergens langs de scheepswand tussen de grote vrachtwagens konden we onze fietsen neerzetten om vervolgens naar boven te gaan. We hadden verwacht een spectaculair uitzicht te krijgen over de drukst bevaren zeeroute ter wereld, het Kanaal, maar helaas: mist! Wel een beetje eng; dat vond de stuurman ook, want om de haverklap hoorde je de zware misthoorn loeien. We zaten tegenover een Engels echtpaar dat het ene bier na het andere achterover sloeg. Angst?? Gelukkig trok de mist op bij het naderen van de Engelse kust en zagen we de prachtige witte rotskusten van Dover.

Er was nog één andere fietser, ontdekten we bij het van boord gaan, een Engelsman die ons gelukkig de weg wees uit de haven. Wat een labyrint aan wegen! En dan dus links fietsen: hetgeen waar ik zo tegenop zag. Toen we de stad uitgingen hadden we direct een ontzettend steile helling. Normaal kunnen we die wel hebben, maar door het links rijden en het drukke verkeer gingen we toch maar op het trottoir lopen tot we boven waren. Daar konden we gelukkig spoedig een "fietspad" nemen richting Canterbury, waar we voor een week een huisje hadden gereserveerd. Eén ding: de richtingaanwijzers zijn hopeloos. Ze leken op onze vooroorlogse ANWB-borden. Ze hingen scheef en wezen alle kanten op, behalve de goede. We waren er bijna, maar konden het niet vinden. Na veel vragen en bellen bereikten we eindelijk ons B&B. Ontzettend aardige mensen en de Engelse droge humor is onvergelijkbaar. We hebben een heerlijke week gehad, waarin we allerlei uitstapjes hebben gemaakt naar de kust én naar Sandwich; wisten we eindelijk waar die snack vandaan kwam.



Prachtige tuinen, mooie stad Canterbury met een schitterende kathedraal. Maar de wegen: goed en vlak, echter ... zooo smal: zonder bermen waar je in kan uitwijken. Duidelijk was dat ze daar niet aan fietsers gewend zijn. Zoals altijd fietsten we achter elkaar en toch hoorde ik vaak piepende remmen als een auto achter Anja op het laatst moest remmen, bijna tegen haar spatbord aan. Gelet op deze ervaringen, hebben wij ons plan om naar Harwich te fietsen aangepast en besloten met de trein te gaan. Weer een ervaring rijker: het ging prima!

In Londen moesten we een heel klein stukje fietsen naar een ander station voor de trein naar Harwich. Op de perrons waren de medewerkers echt ontzettend aardig en behulpzaam. Aan het eind van de middag kwamen we in Harwich aan waar we een paar uur moesten wachten voor de inscheping. Dus even rondfietsen en wat eten. Het plaatsje was veel kleiner dan ik gedacht had. In de schemering gingen we aan boord van een enorm schip met hele lange gangen. Het was een luxehut, waar we de volgende ochtend wakker werden terwijl we Hoek van Holland binnen voeren. We hadden nog wel tijd om te ontbijten tussen een gigantische menigte Indiërs, enorme families. Tenslotte 50 km gefietst naar Capelle, waarmee we in totaal een kleine 600 km gefietst hebben.

(Marco Rorai)

Terugblik op de alternatieve fiets4daagse 60+

Na onze succesvolle fietsvierdaagse die wij in 2019 in samenwerking met Sportief Capelle hebben gehouden was het plan om dit weer te organiseren. Ons uitgangspunt was hierbij om het fietsen in Capelle te bevorderen. Vorig jaar reden wij eigenlijk anders dan elders in het land georganiseerde fietsvierdaagse tochten. Omdat er in groepsverband werd gefietst hoefde niemand een uitgezette route te volgen en alleen in de grote groep achter de voorrijder aan te rijden. We startten elke dag met ongeveer 60 mensen plus een voorfietser.

Echter door de Covid-19 werd het uiteraard onmogelijk om weer met zoveel mensen tegelijk te fietsen. We gingen dus op zoek naar een andere manier van organiseren. We kwamen dus op de reguliere vorm zoals die meestal overal wordt gehouden. Men ging nu individueel, als duo of in een groepje de routes fietsen. De fietsroutes en stempelkaarten lagen dagelijks tussen 10.00 en 12.00 uur klaar; men kon die ophalen bij Sportief Capelle in het sportcomplex Aquapelle. Zo kon men van 21 t/m 24 september 2020 de fietstochten zelfstandig uitvoeren. De verschillende routes voerden naar mooie plekken rondom Capelle aan den IJssel en omliggende gemeenten met afstanden tussen 35 en 40 km. Onderweg werden enkele stempelposten geregeld bij horeca waar men ook naar behoefte kon pauzeren. Iedere dag was tot 16.00 uur de mogelijkheid te tochten af te sluiten met een kopje koffie / thee in de horeca van sportcomplex Aquapelle. Op vertoon van de route kreeg men een tweede kopje gratis. En met een volle stempelkaart op donderdag 24 september wachtte er nog een kleine verrassing bij de koffie.

Er waren wel minder deelnemers dan vorig jaar, maar naar horen zeggen was het fietsplezier er niet minder om en men was blij verrast met de mooie fietsroutes. Wij hopen dat we volgend jaar weer met meer mensen onze fietstochten kunnen delen. Al zien we wel eens dezelfde mensen terug, ook komen er wel weer anderen bij en wellicht levert dat indirect nog nieuwe leden op. Belangrijk is dat we blijven volhouden om het fietsen in Capelle te stimuleren.

(Enno van Waardenberg)



Individueel meedoen aan de fiets4daagse

Overstekend wild in Capelle



In oktober ontsnapten vier damhertjes van de zorgboerderij in Nieuwerkerk a/d IJssel. Met een bord worden automobilisten op de Abram van Rijckevorselweg gewaarschuwd. Handhavers spotten een hertje bij het recreatiegebied Hitland. Eén van de hertjes werd zelfs bij winkelcentrum De Koperwiek gesignaleerd. Wij zijn ze op de fiets niet tegengekomen. (Fotografie: Frank de Roo)

Dit was ons nieuws



Geniet zo veel mogelijk van de buitenlucht en geef elkaar de ruimte



Houd rekening met elkaar



Er komt hopelijk licht aan het einde van de tunnel

***Wij wensen iedereen
fijne feestdagen
en vooral een gezond
2021***



