

De Transportfiets

Juli 2022



Afdeling Capelle aan den IJssel



***Fietsvakantie *Fietspad 2,30 meter *Fietsvierdaagse *Fietsfestival
*Inspectierondje op de fiets *Fietsresolutie *Bromfietspaden**

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. Daarnaast verspreiden wij ook een korte nieuwsbrief. Wilt u zich aan- of afmelden voor de digitale Transportfiets of voor de nieuwsbrief 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, Ad de Jonge 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:	0180-330300 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 en lichtmastnummer door (dit staat op iedere lantaarnpaal.)

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-melden/>

Drukker: Imago Prints; **Fotografie op het voorblad:** Fietzersbond Capelle

Voorwoord

Beste leden,

Dit jaar hebben wij voor het eerst een nieuwsbrief uitgebracht om sneller kort nieuws, mededelingen en oproepen te doen. De nieuwsbrief wordt alleen digitaal verspreid aan leden van wie bij ons het e-mailadres bekend is en zich al eerder hebben aangemeld voor de digitale versie van 'De Transportfiets', ons blad dat regulier tweemaal per jaar verschijnt. De papieren versie komen wij zelf altijd op de fiets bij jou thuisbezorgen. Laat ons weten als je liever alleen de digitale versie wenst te ontvangen. Als je voor zowel de nieuwsbrief als de PDF in aanmerking wil komen kan je dat aan ons doorgeven. Zie daarvoor het e-mailadres van onze afdeling. Geef je niets door dan ontvang van je van ons alleen het gedrukte blad.

In het gemeentehuis van Capelle is een maquette te bezichtigen van het toekomstige Stadsplein. Op de gemeentelijke website spreekt men over een echt stadshart met een aansprekend Stadsplein, een gezellige 'huiskamer', met plek voor iedereen met veel winkels en horeca, een levendige weekmarkt, goede bereikbaarheid en voldoende activiteiten voor jong en oud, een groen plein, enzovoorts. Op het Stadsplein komen borden met: fietsers toegestaan. Als fietser kun je tot de ingang van de Koperwiek komen. Het gebied blijft echter toegankelijk voor auto's. Wij maken ons zorgen over de positie van de fietser op de Rivierweg ter hoogte van het plein en zijn benieuwd hoe de fietsstroken er uit zullen zien.

Lees hierover meer in dit blad dat sowieso in het teken staat van de fiets (- en bromfiets)paden. Verder meer nieuws dat uiteraard veel met fietsen te maken heeft met veel fietsfoto's. Veel leesplezier maar vooral ook veel fietsplezier deze zomer.

Enno van Waardenberg

Resolutie in de VN om het fietsen te bevorderen voor het klimaat

In maart van dit jaar is in de Verenigde Naties een resolutie ingebracht om de emissies door het verkeer te verminderen. Het bijzondere is dat de resolutie werd ingebracht door Turkmenistan, met steun van 50 andere VN-lidstaten. Voor zover bekend staat Turkmenistan niet echt als fietsland bekend. Maar het maakt het des te interessanter dat een dergelijk land wijst op de fiets als een belangrijk middel om o.a. het klimaat te redden. Dit naast de andere voordelen van het fietsen, zoals de gezondheid en de veiligheid. Helaas wordt in veel landen het fietsen nog steeds gezien als een sport in plaats van als een gelijkwaardig transportmiddel.

De resolutie nodigt alle lidstaten uit om het fietsen te integreren in het openbaar vervoer, in de stedelijke en landelijke omgevingen in alle landen, en dringt aan om initiatieven te nemen om het fietsgebruik te bevorderen.

De European Cyclist Federation ziet de resolutie als volgende stap in de richting van de erkenning van de fiets als een gelijkwaardige en belangrijke vervoerswijze. Vorig jaar leidde de ECF een wereldwijde coalitie van 350 maatschappelijke organisaties die in een gezamenlijke brief wereldleiders vragen het fietsgebruik te bevorderen om de CO2-uitstoot te verminderen om de wereldwijde klimaatdoelen snel en effectief te bereiken.

De brief benadrukt dat niet alleen moet worden ingezet op de elektrificatie van motorvoertuigen (want elektriciteit moet ook opgewekt worden), maar ook op de ondersteuning van actieve vervoerswijzen en het OV.

De resolutie van Turkmenistan moet worden gezien in de context van andere wereldwijde inspanningen. De Europese Commissie, de Europese fietsindustrie en belangenbehartigers namen in 2021 een pan-Europees masterplan voor fietspromotie aan dat dit jaar een vervolg moet krijgen.

Marco Rorai

Gesprekken met de gemeente

Zoals in de nieuwsbrief vermeld die we op 11 juni 2022 jullie hebben toegezonden, heeft het bestuur van de Fietzersbond Capelle de afgelopen tijd diverse gesprekken gehad met de gemeente. In het kort willen we hier een aantal punten vermelden van wat er daarin zoal aan de orde is gekomen.

Op 20 april hebben we gesproken met twee beleidsambtenaren over onder meer onderstaande onderwerpen.

- De wegcategorisatie die in het nieuw op te stellen Verkeersplan opgenomen moet worden. Daarin dienen o.a. de 30- en 50-km wegen opgenomen te worden. Het liefst zou de Fietzersbond eenduidig overal binnen de bebouwde kom 30 km wegen zien. Dat heeft gevolgen voor de inrichting van de wegen, zie de stadsring. Het zit er helaas niet in dat onze wens wordt gehonoreerd. Het nieuwe Verkeersplan loopt vertraging op vanwege personeelstekort. Dit terwijl het vorige 10-jarenplan al in 2020 verlopen was.
- Ons aangepast paaltjesrapport 3.0. Nog steeds is er geen centraal punt met een overzicht van alle paaltjes in de gemeente. Gelukkig is er wel een aantal weggehaald.
- We hebben verteld over ons onderzoek inzake de fietspaden waar nog bromfietsen op mogen rijden (zie het artikel hierover in dit nummer) en waarvan wij vinden dat ze eraf zouden moeten. Zodra het onderzoek gereed is zullen we er weer over gaan praten.
- Voorts zijn nog de volgende punten aan de orde geweest: Stadsring (stand van zaken van het hele project); de Rivierweg (aandacht voor de slechte aansluiting met de rare bocht van fietsstrook naar fietspad, wordt bij het begin van de aanpak van het Stadsplein verbeterd); snelfietsroutes (doorfietsroutes) op de 's-Gravenweg en in de wijk 's-Gravenland; Reigerlaan (met aandacht voor de fietsbrug met op- en afritten bij het IJsselcollege); Burgemeester Van Dijklaan (behoefte aan een naastliggend fietspad); ontwikkeling van het IJsselpark/afsluiting Kanaalweg en omleiding van het verkeer; handhaving inrijdverboden op 's-Gravenweg tijdens de afsluiting van de Kanaalweg.

Met de projectleider van het Stadshart en enkele medewerkers hebben we een gesprek gehad op 10 mei, specifiek over het Stadsplein. Zoals bekend is het hele project aardig uitgelopen. Er wordt nu gewerkt aan de voorbereiding van de uitbreiding van de Koperwiek en de vernieuwing van de westelijke ingang van de metrohalte.

De discussie ging vooral over de inrichting van de Rivierweg ter hoogte van het plein. Op welke wijze worden de fietsers daar doorheen geleid. We hebben benadrukt dat een dergelijk plein vooral bedoeld is voor het flaneren van wandelaars en fietsers. Het blijft op z'n zachtst gezegd vreemd dat er auto's doorheen mogen blijven rijden.

Op 11 mei hebben we een overleg gehad met wethouder Struijvenberg en een beleidsambtenaar. Daarbij zijn vrijwel dezelfde onderwerpen aan bod gekomen als we op 13 april besproken hadden. Uiteraard zijn er geen toezeggingen gedaan. Wat de wethouder wel interessant vond was het idee van het introduceren van *vergevingsgezinde* trottoirbanden. Dat zijn trottoirbanden zonder haakse, maar met schuin aflopende randen. Daardoor loop je minder risico om te vallen als je er per ongeluk tegenaan rijdt. We zouden ze overal willen naast fietspaden, maar het zou een mooi begin zijn op de Rivierweg bij het Stadsplein. Laten we hopen dat het niet bij interessant vinden blijft. Overigens wist de wethouder niet te vertellen of hij zou aanblijven. Dat hing onder meer af van de formatie van het nieuwe bestuur. Intussen is de heer Struijvenberg wethouder in Rotterdam geworden.

Dit zijn korte samenvattingen van onze gesprekken. Degenen die meer details willen weten kunnen gerust contact opnemen met een van de bestuursleden van onze afdeling.

Marco Rorai

Fietsvierdaagse in het voorjaar met Sportief Capelle



Dit jaar hebben wij onze samenwerking met Sportief Capelle weer opgepakt. In 2019 organiseerden wij voor het eerst samen de Capelse fietsvierdaagse. Dat was een groot succes met veel deelnemers. Wegens Covid konden we in 2020 en 2021 geen grote groepen laten samenkomen en lieten we mensen individueel of in duo's vertrekken met een beschreven fietsroute.

Eindelijk konden we weer verzamelen om te fietsen in groepsverband. Dat was dit voorjaar op 14 maart, de eerste dag van de vier fietstochten van onze fietsvierdaagse. We kregen voldoende enthousiaste fietsers bij elkaar. Men kon alle vier de dagen meedoen of ervoor kiezen om een van de vier dagen mee te fietsen. De afstanden varieerden van 25 tot 45 km. Er waren afwisselende fietsroutes die voerden op dag 1 langs de naaldbomen, molens en hertenkamp in het Kralingsebos. De volgende dag was in het avontuurlijke gebied van het Hoge- en Lage Berge Bos met grazende Schotse Hooglanders. Dan weer een dag in de Krimpenerwaard dat rijk is aan zijn polders, dijken en rivieren, waar je fietst tussen de weilanden op stille smalle tiendwegen. En op de laatste dag fietsten we naar het waterrijke Nesselande en rondom de Zevenhuizerplas.

Dat waren vier mooie dagen op de fiets. Het is zo anders dan vanuit de auto. Nieuwe en oude gebieden in diverse richtingen werden met elkaar verbonden. Het wordt wel steeds moeilijker om autovrij te kunnen fietsen en stoplichten en paaltjes te vermijden. Overal zijn drukke kruispunten. Als je slim gebruik maakt van bruggetjes, tunnels en doorsteekjes kom je er wel. Je moet creatief denken en goed de weg weten.

Levert dit gezamenlijk fietsen ook nieuwe leden op? Dat is niet echt te controleren en dat zijn we ook nooit nagegaan. We geven de mensen wel een foldertje mee over de Fietzersbond. Op de ledenlijst zie je wel nieuwe namen, maar of dat komt door de fietstochten is ons niet bekend. Wel blijkt dat het mensen verbindt, zij spreken met elkaar af om ook met andere groepen te kunnen fietsen. Zo mooi kan fietsen zijn. Zo mooi is fietsen ook dat het mensen met elkaar in contact brengt. Het helpt ons het fietsen te promoten met ook oog voor goede en slechte fietspaden, en oog voor de natuur, niet ver van huis, waar je je eigen omgeving leert kennen.

Sportief Capelle wil sportieve activiteiten stimuleren door mensen van allerlei leeftijden te laten bewegen. Fietzersbond Capelle wil aandacht voor de fiets en het fietsen bevorderen. En het levert voor beiden ook naamsbekendheid op.

Enno van Waardenberg

Dag 3: van Moordrecht naar Capelle



Dag 3: op de Gouderaksedijk in Gouda



Een fietspad moet voortaan minstens 2,30 meter breed zijn

Een breder fietspad is een veiliger fietspad. En gezien het toenemend gebruik, is 2,30 meter inmiddels wel de minimumbreedte die moet worden aangehouden.



Het is de belangrijkste wijziging van de geactualiseerde aanbevelingen hierover van CROW-Fietsberaad (voluit: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek). Dat de breedte cruciaal is voor de veiligheid en het comfort van de fietser, blijkt zonneklaar uit verschillende onderzoeken. En omdat het aantal fietsers toeneemt en er steeds meer nieuwe voertuigen gebruik willen maken van dat fietspad, was er alle reden om de bestaande aanbevelingen hierover nog eens onder de loep te nemen.

Daar kwam onder meer uit dat de meeste winst valt te boeken als de aller smalste fietspaden als eerste worden verbreed. En daar zijn er nogal wat van. Ruim 40 procent van de fietspaden binnen de bebouwde kom is niet breder dan 2 meter, de oude norm.

De nieuwe aanbeveling gaat uit van een minimumbreedte van 2,30 meter, waarbij fietsers naast elkaar kunnen rijden. Aan die nieuwe maatvoering voldoet op dit moment 60 procent nog niet.

Werk aan de winkel dus, en niet alleen in het aanpakken van deze hele smalle fietspaden. Want er zijn meer aspecten die te maken hebben met de breedte en dus de veiligheid op fietspaden.

Denk aan de intensiteiten op het fietspad, waarbij het niet alleen gaat om fietsers maar ook om brom- en snorfietsers (en vele anderen, zie ook het artikel over bromfietsers van het fietspad). Ook de obstakelvrije ruimte langs het fietspad speelt mee.

Om dergelijke factoren mee te kunnen wegen bij het ontwerp c.q. de breedte van een fietspad is de Breedtetool Fietspaden ontwikkeld door het CROW.

Voor snelle fietsroutes ligt de lat trouwens nog hoger, 300 cm is daar het minimum, 400 cm voor een tweerichtingsfietspad. Verbreden is overigens niet de enige optie die men heeft om de verkeersveiligheid te vergroten. Je kunt ook denken aan het verplaatsen van brom-, snor- en racefietsers naar de rijbaan, bijvoorbeeld in combinatie met GOW30. Zie het artikel hierover in dit blad. Of het verlagen van de intensiteiten op het fietspad door het aanbieden van alternatieve routes.

Markering in het midden van het tweerichtingsfietspad helpt de fietser (en ook de automobilist) om het pad als een tweerichtingsfietspad te herkennen en attendeert fietsers op de mogelijkheid dat er tegenliggers te verwachten zijn.

Op basis van bestaande onderzoeken en richtlijnen wordt aanbevolen om een ononderbroken kantmarkering toe te passen met een breedte van 5 of 10 centimeter, op minimaal 10 centimeter van de rand. Daarbij is het belangrijk dat de kantmarkering voelbaar is en dat deze een waarschuwende of attentie verhogende werking heeft voor de fietser.

Uit: Nieuwsbrief Fietsberaad CROW van 1 juni 2022. Wij bevelen van harte aan om een abonnement op deze gratis nieuwsbrief te nemen.

Marco Rorai



Bromfiets van het fietspad af

Per 15 december 1999 moesten bromfietsen de rijbaan gebruiken in plaats van het fietspad of fietsstrook, tenzij anders aangegeven. En helaas is dat “anders aangegeven” op veel plaatsen in Capelle nog het geval. De redenen waarom destijds die wettelijke regeling is getroffen zijn algemeen bekend. De snelheidsverschillen tussen een bromfiets en een fiets zijn zodanig groot dat de bromfiets een reëel gevaar vormt voor de fiets. Voor de duidelijkheid: we hebben het hier over bromfietsen met een geel nummerbord.

Op de bromfietsen met een blauw nummerbord, de zogenaamde snorfietsen, komen we later terug. Enkele verschillen tussen een bromfiets en een snorfiets zijn:

- Een bromfiets mag maximaal 45 km/u rijden en een snorfiets 25 km/u.
- Op een bromfiets moet altijd een helm gedragen worden, op een snorfiets niet.
- Een snorfiets mag altijd op een fietspad rijden, een bromfiets niet altijd, alleen op fietspaden met het verkeersbord G12a (brom-)fietsbord.

Het gevaaraspect is het belangrijkste argument om de bromfiets, waar mogelijk, van het fietspad te halen. Daarnaast spelen voor ons als Fietzersbond ook de stank en de uitstoot van fijnstof (heel slecht voor de longen) en andere gevaarlijke stoffen een rol. Het is geen pretje en niet goed voor de gezondheid om bij een verkeerslicht achter een brommer te staan. Uiteraard speelt dit niet bij de elektrische bromfietsen. Het gevaaraspect wordt nog eens vergroot door de flinke breedte van de bromfiets.

Bij diverse gelegenheden hebben we dit onderwerp onder de aandacht van de gemeente gebracht. Helaas is niets gedaan aan het terugbrengen van het aantal bromfietspaden tot fietspaden. Daarom hebben wij het initiatief genomen om in de hele gemeente een inventarisatie met foto's te maken van de fietspaden waarop de bromfiets nog toegestaan is. Dit is gebeurd met behulp van enkele leden. In dit verslag wordt aangegeven in welke gevallen het naar onze mening verantwoord is om de bromfiets de rijbaan op te sturen. We moesten helaas constateren dat dat in minder gevallen mogelijk was dan gehoopt. Binnenkort hopen we het rapport af te ronden en aan de gemeente aan te bieden. Uiteraard zullen we het ook op onze lokale website plaatsen, zodat eenieder het kan bekijken en daar eventueel op reageren.

Dan nu de snorfiets, dus de bromfiets met het blauwe nummerbord. Vanaf 1 juli 2018 mogen gemeenten binnen de bebouwde kom ook de snorfiets van het fietspad weren. Dat is mogelijk gemaakt via een motie in de Tweede Kamer die door de minister van Infrastructuur is overgenomen. Aanleiding is dat de fietspaden steeds drukker zijn geworden, zoals iedereen zelf kan constateren: skateborden, hardlopers, wandelaars, elektrische steps, paarden enz. enz. Alles en iedereen die niet op de rijbaan of het trottoir mag, wordt naar het fietspad gedirigeerd. En dat fietspad blijft even breed.

De snorfietzen veroorzaken dezelfde hinder als de bromfietzen (zie boven), alleen mogen ze officieel niet harder dan 25 km/u. Maar de meeste zijn opgevoerd en kunnen en gaan veel harder. Onderzoek van TNO naar de twee- en viertakt brom- en snorscooters toont aan dat snorscooters door de snelheidsbegrenzers vier keer zoveel fijnstof uitstoten als gewone bromscooters. Deze stoten op hun beurt weer meer vervuilende stoffen uit dan de zeer vervuilende dieselauto's.

Allemaal argumenten om ook de snorfietz van het fietspad te weren. Dat is mogelijk voor een gemeente door een wijziging van het verkeersbesluit. Een aantal gemeenten (Utrecht, Eindhoven, Rotterdam, Den Haag) is van plan dat te doen en Amsterdam heeft het inmiddels al gedaan.

*(Uit Fietsberaad CROW) **

In april 2019 moest de snorfietser daar naar de rijbaan, met helmplicht. In november 2021 ging de gemeente digitaal handhaven met camera's. Vaste en verplaatsbare camera's houden snor- en bromfietzers (ook de deelscooters) op het fietspad in de gaten. Na overtreding volgt een boete. Er zijn al ruim 19.000 boetes uitgedeeld. De plekken zijn uitgekozen op basis van klachten en overlast. Het is een aanvulling op de handhaving door de boa's op straat; zij schrijven zo'n 100 boetes per maand uit.

De proef werkt volgens de gemeente goed, blijkt uit een tussentijds resultaat. Het aantal overtredingen neemt sterk af waar de camera's staan.

Maar nog niet overal worden de regels goed nageleefd. Het percentage snorfietzers dat de regels naleeft, wisselt van 74 tot 92 procent. Vorige zomer was dat tussen de 53 en 82 procent. In 2020 was het nog rond de 80 procent.

Het aantal ongevallen waarbij een snorfietz betrokken is, is fors gedaald: van 154 in 2017 tot 25 in 2021. Een kanttekening daarbij is dat er minder ritjes waren door de coronaregels. Het aantal ongelukken met een bromfietz is minder sterk gedaald, maar daar staat tegenover dat er veel meer bromfietzen bijgekomen zijn.

Eind van dit jaar wordt bekeken op welke manier men doorgaat met camerahandhaving. Ook wil de gemeente mogelijk op meer plekken snorfietzers naar de rijbaan verplaatsen. Op 1 januari 2023 wordt de landelijke helmplicht voor snorfietzers ingevoerd.

De laatste 5 alinea's hebben we overgenomen uit de nieuwsbrief van het Fietsberaad CROW.

Binnenkort gaan we eerst met de gemeente overleggen over de vermindering van het aantal bromfietspaden. Daarna zullen we proberen onze bestuurders te overtuigen van de noodzaak ook de snorfietzen van de fietspaden te weren.

Marco Rorai

Inventarisatie brom/fietspaden

Eind april hebben we een inventarisatie gemaakt van alle brom/fietspaden in Capelle, dat wil zeggen de fietspaden waarop ook met bromfietsen mag worden gereden. Misschien verbaast het je dat deze gegevens niet direct beschikbaar zijn bij de gemeente, maar daar is men nog niet heel enthousiast bezig met deze toch logische stap om fietsen veiliger te maken. Overigens hebben we dezelfde ervaring met registratie van paaltjes op fietspaden; de gemeente is blij dat wij als Fietzersbond dit voor hen in kaart gebracht hebben. De reden dat wij op zoveel mogelijk paden die brommers eraf willen hebben wordt elders in dit blad toegelicht. Voor deze actie hadden we een paar vrijwilligers bereid gevonden om mee te helpen, uiteindelijk heeft om diverse redenen uiteindelijk één van hen ons op twee dagen bijgestaan, waarvoor we haar zeer erkentelijk zijn. Het weer werkte goed mee, en na verdeling van de diverse wijken, hebben we systematisch al deze paden opgetekend met begin- en eindpunt, compleet met foto's van de bijbehorende blauwe brom/fietsborden. Tevens bekeken we of bromfietsen ja dan wel nee ervan af konden, en om welke reden. Eén dag was hiervoor uiteraard niet genoeg, na de tweede dag bleef slechts een klein deel over om af te ronden. We sloten af met een consumptie in pannenkoekenhuis Schollebos en bespraken de uitwerking en de verder te ondernemen actie. Duidelijk is inmiddels wel dat er heel wat werk gaat zitten om een en ander overzichtelijk te presenteren.

Jos Jacobs



Na twee keer uitstel wegens de lockdown-maatregelen hebben we begin maart dit jaar kennisgemaakt met Ross Goorden, een medewerker van het landelijk bureau, en hij is provinciaal vertegenwoordiger voor Zuid-Holland. We hebben met hem een ronde door de Capelse wijken gemaakt, uiteraard met nadruk op de diverse knelpunten. Met name de problematiek in de wegcategorisatie: elke gemeente hoort in kaart te hebben welke wegen Gebiedsontsluitingsweg (GOW) zijn met toegestane snelheid 50 km/u en fietsvoorzieningen, en welke wegen Erftoegangsweg (ETW) met toegestane snelheid 30 km/u. In de praktijk bleek ook behoefte te zijn aan GOW30 wegen waar maximaal 30 mag worden gereden, maar wel mét fietsvoorzieningen. Capelle is nog niet zover hiermee, blijkt onder andere de situatie in Schollevaar waar op Posthoorn, Signeur Seymensburg en Filomeentje erf wisselend 50 en 30 mag worden gereden zonder fietsvoorzieningen en met onduidelijke overgangen.

Ook de Operalaan, in Middelwatering de Reigerlaan-Oost, Duikerlaan en Meeuwensingel, in Oostgaarde het Scheldedal en deel van Keerkring en Zuiderbreedte, in Capelle-West de Admiraal Helfrichweg, en op Schenkel de Bermweg komen wat ons betreft in aanmerking voor de GOW30 status. Bij oversteken in Schollevaar komen veel te krappe bochtstralen voor, en ook bekeken we de vormgeving van de aansluiting van de fietsbrug op de Reigerlaan, en het fietspad vanaf het 's-Gravenpark op de Bermweg (gevaarlijk dus!). Hierover hebben we advies gevraagd aan de verkeerskundigen van het landelijk bureau, ook over de vormgeving van een tweerichtingsfietspad langs de oprit van de Slotlaan naar de dijk. De oversteek van de Slotlaan in de bocht naar de dijk wordt ook door de gemeente als gevaarlijk bestempeld. Deze adviezen hebben we inmiddels gekregen en we hopen daar bij onze overleggen met de gemeente nuttig gebruik van te maken.

Jos Jacobs



Inspectie bij Reigerlaan



Gevaarlijke oversteek Slotlaan/Ketensedijk

Meeuwensingel

Vorige keer berichtten we dat het fietspad langs de Meeuwensingel weer netjes glad was aangelegd, helaas weer met tegels. Tevens de verzuchting dat het maar weer afwachten zou zijn voordat de eerste verzakkingen zouden optreden. Welnu ca. 8 maanden later zijn de eerste losliggende tegels en verzakkingen alweer zichtbaar, een duidelijke bevestiging dat asfalt voor fietspaden niet alleen beter is maar ook niet voortdurend onderhoud nodig heeft zoals bij tegelpaden.

Dat er leidingen onder liggen vinden we geen sterk argument, dit geldt ook niet voor auto's. Leidingen legt men bij voorkeur onder fietspaden. Als deze gewoonte vanaf nu eens zou veranderen? En als ze wel onder de rijbaan liggen (o.a. riolering) komt er toch asfalt overheen want ze moeten nu eenmaal comfortabel hard kunnen rijden. Reparatie van asfalt kan trouwens prima uitgevoerd worden na eventuele (weinig voorkomende) leidingwerkzaamheden. We hebben de gemeente op de hoogte gebracht en hopen op spoedig herstel. Zie de foto's op de Meeuwensingel: **Links** de situatie 8 maanden geleden. **Rechts** de huidige situatie met alweer verzakkingen.

Jos Jacobs



Fietsfestival in Zwolle

Zoals we al via de Nieuwsbrief lieten weten werd op zaterdag 25 juni in Zwolle het Fietsfestival voor alle leden van de Fietzersbond gehouden. Aangezien in de morgen tegelijkertijd de algemene ledenvergadering van de Fietzersbond plaatsvond, waarbij ondergetekende aanwezig was, kunnen we uit eerste hand hierover rapporteren. Het was een gemoedelijke sfeer en voor iedereen toegankelijk, waarbij op het Stationsplein allerlei activiteiten konden worden gedaan door jong en oud. Onder andere een circuit met de meest gekke fietsen en andere voertuigen, met vooral enthousiaste kinderen, testritten met e-bikes, rad van fortuin, (stoep)tekenen, bandenplakwedstrijd, zeepbellen produceren tijdens het fietsen, en ook voorlichting op allerlei fietsgebied.

>>> Zeepbellen maken tijdens het fietsen op het fietsfestival



En uiteraard was er muziek en een snack- en een ijskraam. Op de ledenvergadering is besloten om dit evenement periodiek te herhalen, omdat het een mogelijkheid is om leden te betrekken en ook meer jonge leden te werven. Dit jaar dus wat verder weg, volgend jaar hopelijk wat dichterbij.

Jos Jacobs



////////////////////////////////////

Vakantiefoto's: In Ierland wordt fietsen redelijk gepromoot, maar als fietser moet je rekening houden met het rijden tussen rijen auto's en rare oversteken, buiten de stad rijd je als fietser soms gewoon op 100 wegen-km. Zie de foto's.

Fietspromotie in Ierland



Vreemde oversteekplaatsen in Ierland



fietsen in de stad

fietsbewegwijzing

Fietsen in Italië

Italië is een autoland. Dat moet rondit gezegd worden. Ondanks dat ze goede wielrenners hebben, prachtige racefietsen maken en er een toename van fietspaden is, speelt het gebruik van de fiets als dagelijks vervoermiddel nauwelijks een rol. Het aantal utilitaire fietsers is een fractie van wat wij gewend zijn, maar hier vinden ze dat er veel gefietst wordt. En eigenlijk moet je eerder spreken van “flaneren” op de fiets, met zo’n 12-13 km per uur. Boodschappentassen achterop kennen ze niet, alles wordt aan het stuur gehangen. Ik gebruik de plaatsen **Abano Terme** en de 10 km daarvandaan liggende **Padua** als voorbeelden. Er zijn veel fietspaden en fiets(suggestie)stroken aangelegd, maar er zit geen enkele eenduidigheid of gelijkvormigheid in, zie de foto’s. Op een paar strak aangelegde nieuwe stroken na, bestaat de indruk dat voor de meeste fietspaden eenvoudigweg de bestaande trottoirs zijn gebruikt. Daarbij zijn bij kruisingen de stoepranden verlaagd, maar vaak niet voldoende zodat je flink hobbelt bij het oversteken.



Er is ook behoorlijke ambivalentie over hoe met fietsers en voetgangers wordt omgegaan. Enerzijds worden ze gemengd, zie de verkeersborden op de foto’s, anderzijds worden in het centrum van Padua vele verkeersregelaars ingeschakeld om de paar fietsers te laten afstappen. Er wordt ook netjes afgestapt om 10 meter verder weer op te stappen.

Het is onvoorstelbaar dat er ernstige ongelukken zouden kunnen gebeuren met die paar fietsers en hun snelheid. Ook zijn er voetgangersgebieden in de centra met veel borden waarop staat dat je de fiets aan de hand moet meevoeren. In het begin stapten wij af, maar zagen direct dat werkelijk niemand zich aan de regel hield en dat de voetgangers het volledig accepteerden.

Verder is de kwaliteit van de paden abominabel, veel gaten, vaak opgevuld met een kwak asfalt. Vooral op de buitenwegen is het een ramp. Want op die fietspaden staan ook gewoon lantaarnpalen, bushaltes etc. Maar het ergste is dat er vaak bij in-en uitritten van woningen en bij elke kruising fietssluisjes zijn aangebracht, en wel aan beide zijden. Geen wonder dat veel fietsers, vooral wielrenners, op de rijbaan rijden. Hetgeen weer andere gevaren met zich meebrengt. Want er wordt hard gereden op de provinciale wegen, ze scheren met 80 km per uur langs je heen, maar het is niet verboden er te fietsen, ondanks de fietspaden. Binnen de bebouwde kom wordt wel aardig rekening met fietsers gehouden door automobilisten.

Eén positieve uitzondering moeten we maken. We hebben een flinke tocht gemaakt rondom de Colli Euganei (Euganische Heuvels), een oud vulkanisch heuvelgebied. Hier waren de paden redelijk tot goed. Je moet er wel rekening mee houden dat veel kilometers onverhard zijn en er grind of steenslag ligt, de zogenaamde “strade bianche”, witte wegen. Na de tocht waren onze fietsen eveneens wit. Een onaangename verrassing was dat vlak voor de top van een steile beklimming een fietssluis op het fietspad stond, waardoor je echt moest afstappen.

Al met al gemengde gevoelens, enerzijds wordt er wat gedaan voor de fietsers, anderzijds op een zodanige amateuristische manier dat je het idee hebt dat men de fiets als een lastige hinder van de rijbaan wil hebben, zodat er flink doorgereden kan worden.

Marco Rorai

Paaltjesactie

Vanaf 22 augustus gaat het landelijk bureau van de Fietzersbond van start met een 10 weken durende paaltjesactie. Hiermee moet duidelijk worden gemaakt dat paaltjes moeten worden verwijderd of anders worden ingericht.

Vrijwilligers wordt gevraagd zich in hun gemeente te willen inzetten om dit najaar in hun gemeente paaltjes uit de grond te krijgen!

Eigenlijk sluit dat heel mooi aan op onze eigen paaltjesactie in Capelle a/d IJssel. Vijf jaar geleden namen wij al het initiatief om het aantal paaltjes in onze gemeente te inventariseren. Dit hebben we uitgewerkt in een uitgebreide paaltjesrapportage. Ons advies aan de gemeente Capelle a/d IJssel was toen al om zoveel mogelijk paaltjes te verwijderen en anders zo nodig te vervangen door flexibele exemplaren van kunststof.

De afgelopen jaren zijn wij hierover regelmatig met de gemeente in gesprek geweest. Dat had tot gevolg dat enkele paaltjes werden weggehaald waarna wij ons rapport konden aanpassen. Dit voorjaar hebben wij weer een ronde door de wijken gemaakt. Naar aanleiding daarvan zijn nieuwe wijzigingen aangebracht in een derde versie. In de rapportage '**Paaltjes weg 3.0**' hebben wij een lijst met voorstellen gemaakt om paaltjes en obstakels waar weinig of geen controverse over is zo snel mogelijk te verwijderen en aan te pakken en paaltjes die toch al niet functioneren, bij werkzaamheden in de buurt aan te pakken. Sinds 2017 tot en met heden is in Capelle het totaal aantal paaltjes met 17 stuks afgenomen. Vanuit de politiek in Capelle zijn er goede reacties ontvangen en werd beloofd dit aandacht te geven in de gemeenteraad.

We hopen hiermee alle afdelingen van de Fietzersbond te inspireren om die paaltjes in het land uit de grond te krijgen.

Enno van Waardenberg



Tijdens een fietsvakantietochtje bij Ooltgensplaat op Goeree en Overflakkee reed ik door deze donkere tunnel. Officieel is dit een voetgangerstunnel maar ik gebruikte het als fietstunnel omdat ik daar geen voetganger tegen kwam. (Enno)

Nog een prettige fietsvakantie

