

GROENLINKS

KRIMPEN AAN DEN IJSSEL



FietsRoutePlan

Inhoud

INHOUD	2
INLEIDING	3
UITGANGSPUNTEN	4
A. VEILIG KRUISEN EN OVERSTEKEN	5
B. ONGEDEELDE RIJBANEN	6
C. BELANGRIJKE BESTEMMINGEN AANDOEN	7
D. AANSLUITING ANDERE GEMEENTES	8
E. AUTOLUWE DIJKEN	9
F. OVERIGE MAATREGELEN	10
BIJLAGE 1: VOORBEELD VAN EEN FIETSNETWERK	11
BIJLAGE 2: INVENTARISATIE VAN POPULAIRE BESTEMMINGEN (VOORBEELD)	12

Inleiding

Het plan dat voor u ligt is geenzins bedoeld als definitief plan. Daarvoor is meer technische kennis en deskundigheid nodig dan wij in huis hebben. Maar wat is het dan wel? Het FietsRoutePlan is een aanzet tot een discussie om te komen tot een volwaardig plan waarin de fietsinfrastructuur van Krimpen aan den IJssel wordt beschreven.

Het uiteindelijke doel is de fietsinfrastructuur in Krimpen veiliger, sneller en comfortabeler te maken. Behalve onze eigen ervaring en die van bewoners, hebben we gebruik gemaakt van een aantal documenten, met name het verkeersveiligheidsplan en de uitkomsten van de FietsBalans, die enkele jaren geleden is uitgevoerd, maar waar eigenlijk weinig mee gedaan is.

In dit document geven we aantal criteria waaraan een dergelijk plan volgens ons zou moeten voldoen, en daarnaast proberen we een voorzichtige inventarisatie te maken wat dat zou betekenen voor de kaart van Krimpen aan den IJssel. We kijken eerst naar de algemene opzet van de fietsinfrastructuur in onze gemeente en passen dat toe op de kaart van Krimpen aan den IJssel. Vervolgens

signaleren we de belangrijkste knelpunten, zoals ongelukkige kruisingen van verkeer of ontbrekende stukken infrastructuur. Deze worden vervolgens één voor één kort besproken.

Veel andere partijen hebben in hun verkiezingsprogramma aandacht gewijd aan het belang van de fietsers in Krimpen aan den IJssel. Wij hopen met deze partijen samen te kunnen werken om van Krimpen een echte fietsgemeente te maken.

Maarten van Beek

(met dank aan Gerard Rietveld voor zijn inhoudelijke bijdrage)

Uitgangspunten

In het geldende verkeersveiligheidsplan staat de doelstelling eigenlijk al prima verwoord:

“Terugdringing van het vermijdbaar autogebruik, bevordering alternatieven
Het gebruik van de auto voor verplaatsingen waarvoor een goed alternatief bestaat, dient te worden beperkt. Het terugdringen van het vermijdbare autogebruik dient te geschieden door het gebruik van alternatieve vervoerswijzen als fiets en openbaar vervoer.

De fiets biedt met name voor de korte afstanden (tot ongeveer 7-10 km) een goed alternatief voor de auto. Dit vervoermiddel levert nauwelijks hinder op voor de omgeving. Door het realiseren van veilige, maar ook comfortabele routes voor de fietser, kan de fiets de auto op een groot aantal verplaatsingen vervangen.”

Bron: Verkeersveiligheidsplan Krimpen aan den IJssel, blz 6.

Helaas valt er in de praktijk nogal wat aan te merken op de fietsinfrastructuur. Hoewel Krimpen een aantal goede fietspaden heeft, is de aansluiting van die paden op elkaar op veel plekken slecht. Uit de fietsbalans (een twee jaar geleden uitgevoerd onderzoek door de Fietzersbond) kwam niet voor niets als resultaat dat de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto slechter is in Krimpen aan den IJssel dan in vergelijkbare gemeenten.

Wij willen die concurrentiepositie verbeteren door het treffen van een reeks van maatregelen met betrekking tot de infrastructuur van de fietspaden. Het doel is om te zorgen dat het fietsverkeer in Krimpen en vanuit Krimpen veiliger, sneller en comfortabeler wordt. Dit willen we bereiken door een hoofdnetwerk van fietspaden in Krimpen te realiseren.

In de volgende paragrafen worden een aantal concrete maatregelen voorgesteld die er samen toe moeten leiden dat Krimpen een echte fietsgemeente wordt.



Zo moet het dus niet...



En zo dus wèl...

A. Veilig kruisen en oversteken

Kruisingen met alle soorten wegen moeten zo worden uitgevoerd dat ze veilig zijn en de fietsers zo min mogelijk hinderen. Dit verhoogt de snelheid en comfortabiliteit van het fietsverkeer en dus ook de concurrentiepositie ten opzichte van het autoverkeer in de gemeente.

1. Waar fietspaden van het fietsnetwerk een gebiedsontsluitingsweg kruisen, wordt deze kruising uitgevoerd als mini-rotonde met over de weg doorgetrokken fietsstroken. Indien dat niet mogelijk is, wordt gebruik gemaakt van verkeerslichten die ten gunste van de



fietsers zijn afgesteld. In elk geval moet voorkomen worden dat doorgaand fietsverkeer zich door het autoverkeer heen moet banen.

Een aantal kruisingen die aandacht verdienen zijn onder andere de kruising Industrierweg – IJsseldijk – Lekdijk, de omgeving van Winkelcentrum Crimpenhof, de kruising van de Belcantodreef met de Ouverturelaan, de oversteek van de Nieuwe Tiendweg bij de Shell, de kruising van de nieuwe Tiendweg met de Olympiade en de Una Corda (bij de Korf), de kruising van de Vijverlaan en de Moderato en nog enkele andere locaties.

2. waar fietspaden van het fietsnetwerk een erftoegangsweg kruisen, hebben de fietsers voorrang en wordt er een oversteekconstructie gerealiseerd.
3. waar fietspaden van het fietsnetwerk elkaar kruisen wordt gebruik gemaakt van ingerichte fietskruisingen met middengeleiders of waar mogelijk en nodig, fietsrotondes.



Over de gevaarlijke illegale oversteek van de provinciale weg N210 via de bussluis bij tuincentrum Carpe Diem is inmiddels gelukkig overeenstemming bereikt. Met de groei van Lansingh-Zuid gebruiken steeds meer jonge kinderen deze route om aan de overkant van de provinciale weg te komen, op hun weg naar DCV, de Waalmanege, de scouting of de dierenbescherming.

Bij de reconstructie van de N210 wordt de rotonde meegebouwd. Belangrijk is wel om er bij de provincie op aan te blijven dringen dat deze rotonde er snel moet komen.

B. Ongedeelde rijbanen

Op het netwerk rijden alle fietsers op een ongedeelde rijbaan, en er gelden vanwege de intensiteit van deze fietspaden, scherpere regels dan in het algemeen.



De zomereik is een prachtig, vrij fietspad. Helaas is er nog geen vrije fietsverbinding tussen de Zomereik en het Zwaneneiland.

1. Er wordt in principe gebruikt gemaakt van vrije fietspaden. Dat zijn fietspaden die geen onderdeel uitmaken van een weg, zoals het fietspad door de Heemtuin, over het Zwaneneiland, over de Zomereik en de Orchidee.



Een fietspad dat zomaar ophoudt en waarbij de fietsers gedwongen worden de rijbaan op te rijden. In dit geval gaat het om de route naar de Fast Ferry toe, door de Stormpolder waar veel vrachtverkeer rijdt. (Industrieweg).



Fietsstroken langs de Olympiade

2. Langs gebiedsontsluitingewegen die tot het fietsnetwerk behoren worden deze fietspaden als losliggende fietspaden uitgevoerd. Het gebruik van brede, gekleurde fietsstroken gebeurt alleen op die plekken, waar de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer laag genoeg is en waar de ruimte niet voldoende is voor de aanleg van losliggende fietspaden.
3. Langs erftoegangswegen, die tot het fietsnetwerk behoren, worden aparte fietspaden of fietsstroken aangelegd.

C. Belangrijke bestemmingen aandoen

Het is van belang dat de belangrijke bestemmingen in Krimpen goed te bereiken zijn. Daarvoor moet een inventarisatie gemaakt worden van de belangrijke fietsbestemmingen. Op de overzichtskaart van Krimpen in de bijlage 1 zijn deze bestemming weergegeven met cirkel. Hoe groter de cirkel, hoe populairder de bestemming.

In bijlage 2 is een voorbeeld van een inventarisatie van bestemmingen opgenomen, maar voor de uitwerking van het plan is een meer degelijke inventarisatie noodzakelijk. Het gaat hier om bestemmingen in diverse categorieën van wonen, werken en recreëren, zoals winkelcentra, scholen, sportlocaties, aansluitingen op het openbaar vervoer maar ook kerken, gemeentelijke gebouwen, toeristische locaties en groen.

1. De enige onsluiting van de stormpolder is momenteel via de Strompolderbrug. Als in de toekomst wonen en werken in de Stormpolder gecombineerd gaat worden, en het EMK terrein een nieuwe functie krijgt, dan is een tweede fietsverbinding over de Sliksloot noodzakelijk. Bovendien zou deze brug een verbetering zijn van de aanrijdroute naar de Fast Ferry.



Een mogelijk geschikte locatie voor een fietsbrug naar de Stormpolder is van het einde van de Veerдам naar het EZK terrein.



Kruising van de N210 (provinciale weg) met de Krimpenerbosweg bij de surfplas.

2. De omgeving van de surfplas krijgt een steeds grotere recreatieve functie. Met de aanleg van de golfbaan en in de toekomst wellicht de Waalmanege en de concentratie van de grote sportvelden langs de Krimpenerbosweg, is het niet onwaarschijnlijk dat het fietsverkeer in deze omgeving in de komende periode flink zal gaan toenemen. Bij de reconstructie van de N210 is voor deze locatie daarom een fietstunnel voorzien.

D. Aansluiting andere gemeentes

Krimpen wordt wel eens de poort van de Krimpenerwaard genoemd. Maar voor de fietser uit Capelle is die poort wel een flinke hindernis. Eerst moet je de Algerabrug over, dan kon je onderaan opeens op een bochtige, onoverzichtelijk klinkerweg terecht tussen het naar rechts afslaannde autoverkeer. Je hobbelt verder over de klinkers naar de grote kruising, waar je vervolgens eindeloos moet wachten op groen licht. Dan meng je je weer tussen het autoverkeer op de Treviso om vervolgens via een rare bocht op het fietspad langs de provinciale weg uit te komen.

1. Door de toegenomen bevolkingsgroei is ook het fietsverkeer over de IJssel toegenomen. Afgezien van het fietsverkeer, is het in geval van calamiteiten wel prettig om niet alleen van de Algerabrug afhankelijk te zijn. Wij vinden daarom dat er een brug over de IJssel moet komen. Over de exacte locatie kan natuurlijk gediscussieerd worden. Wij hebben voorlopig gekozen voor de locatie Van Duyvendijk omdat daar wellicht een mogelijkheid is om een nieuwe doorgaande noord-zuid route aan te leggen,



met de bouw van het nieuwe centrum. Daarmee zou er een directe fietsverbinding ontstaan tussen de centra van Krimpen en Capelle hetgeen een enorme verbetering zou betekenen voor het onderling fietsverkeer. Bovendien is metrostation Slotlaan plotseling een stuk dichterbij.

2. Het aanleggen van een noord-zuid fietspad door het centrum door het centrum. Met de komst van de nieuwe langzaam verkeerbrug over de IJssel moet er ook een nieuwe, goede noord-zuid verbinding voor fietsers door de gemeente komen om de brug aan te sluiten op bijv. de Tiendweg en de provinciale weg. Hiermee wordt een snelle, doorgaande fietsroute gecreëerd vanuit het centrum van Capelle

naar de Krimpenerwaard. De route Molenvlietsingel – Buys Ballotsingel – Van Goghlaan lijkt de grootste kanshebber omdat tussen de weg en de singel het meeste ruimte beschikbaar is. Nu het centrum toch gedeeltelijk op de schop gaat ontsaat hier een mooie gelegenheid om de doorstroom van fietsers door het centrum te verbeteren.



E. Autoluwe dijken

Dijk zijn van nature smal en bochtig en daarom niet geschikt al gebieds-ontsluitingswegen waar 50 km/h mag worden gereden. In combinatie met geparkeerde auto's en zwaar verkeer ontstaan gevaarlijke situaties voor fietsers. De dijken moeten daarom zoveel mogelijk als erven worden ingericht, zodat alleen bestemmingsverkeer en fietsers er gebruik van kunnen maken. Daarnaast hebben de dijken vooral ook een functie voor recreatief fietsverkeer.



Ook op de IJsseldijk, langs de Baai van Krimpen, wordt regelmatig te hard gereden.



Druk verkeer en geparkeerde auto's op de Lekdijk: een dagelijks tafereel.

1. De Lekdijk wordt een erftoegangsweg, waardoor de snelheid verlaagd wordt naar 30 km/h. Verder worden op geselecteerde plekken parkeervakken geschilderd, en wordt staatmeubilair geplaatst waar dat kan. Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat bestemmingsvrachtverkeer niet te vermijden is, omdat langs de dijk zich enkele bedrijven en bedrijfsterreintjes bevinden.

2. Aan de IJsseldijk liggen talrijke historische locaties en andere toeristische bezienswaardigheden. Denk aan het streekmuseum, het rijksmonument Van Duijvendijk, de stormvloedkering, de Schelvenaer, de oude buitendijkse begraafplaats en een aantal oude en nieuwe gemalen.
Met de nieuwe brug over de IJssel, en de nieuwe brug bij de Veerdam (zie elders in dit stuk), zou er een snelle en interessante fietsroute ontstaan vanuit Capelle die via de Fast Ferry weer aansluiting vindt naar Dordrecht en Rotterdam, en de andere kant op, via de Breekade en de IJsseldijk-West (en de nieuwe noord-zuid fietsbaan) verder de Krimpenerwaard in.
De IJsseldijk wordt dus verder autoluw ingericht en zo onaantrekkelijk mogelijk gemaakt voor doorgaan autoverkeer, door middel van het plaats van straatmeubilair, waardoor de dijk als woonerf wordt ingericht.

F. Overige maatregelen

1. Verkeerslichten worden in het voordeel van de fietsers afgesteld. Dat wil zeggen dat bijvoorbeeld gebruik wordt gemaakt van drukknoppen voor de fietsers die dan snel groen licht krijgen. Bijvoorbeeld de verkeerslichten bij de kruising van de Nieuwe Tiendweg en de Olympiade (bij de Korf) zijn erg slecht afgesteld voor fietsers, net als een aantal andere verkeerslichten.
2. Bij de Korf, bij de Crimpenhof, bij de Tuyter en op andere plaatsen waar regelmatig fietsen gestald worden worden overkapte fietsenstallingen geplaatst, zodat je droog je fiets van het slot kan halen en je boodschappen kan 'opladen'.
3. Naast de genoemde richtlijnen geldt dat locaties waar hoofdfietsroutes wegen kruisen waar de bus rijdt, of waar veel vrachtverkeer overheen gaat, extra worden bekeken op veiligheid.
4. De toestand van de fietspaden in Krimpen moet regelmatig worden gecontroleerd. Wellicht kan hiervoor contact worden gezocht met organisaties als de Fietsersbond, om vrijwilligers in te schakelen om te rapporteren over ontdekte gebreken, zoals losliggende tegels, kapotte straatverlichting, glas op de fietspaden etc. De DOW moet geïnstrueerd worden dat reparatie van fietspaden prioriteit heeft.
5. De intensiteit en de ongevallen statistieken van de fietsers moet gemeten worden. Met behulp van periodieke analyse van deze gegevens (bijvoorbeeld elke vijf jaar) kan waar nodig de infrastructuur worden aangepast.



Bijlage 1: Voorbeeld van een fietsnetwerk



Bijlage 2: Inventarisatie van populaire bestemmingen (voorbeeld)

De kleuren tussen haakjes zijn de kleuren van deze voorzieningen op de overzichtskaarten

De nummers tussen haakjes geven het relatieve belang van de bestemming aan, corresponderend met cirkels op de overzichtskaart, waarbij de belangrijkste bestemmingen het hoogste nummer krijgen.

Winkelcentra (rood)

- Crimpenhof (3)
- De Korf (2)
- De Brink (1)
- De Olm (1)
- Parkzoom (1)
- Stad en Landschap (1)

OV-overstappunten (geel)

- Busstation (3)
- Fast Ferry (2)
- Bushalte N210/surfplas (1)
- Halte Vijverflats (1)
- Halt de Korf (1)
- Halte de Brink (1)
- Halte Crimpenhof (1)

Scholen (blauw)

- Krimpenerwaard College (3)
- Comenius College (2)
- Basischolen (1)

Uitgaanslocaties (paars)

- Schelvenaer (2)
- Tuyter (2)
- Big Bear (2)
- Café de Bruin (1)
- Café Santas (1)
- Café 't Anker (1)

Gemeentelijke voorzieningen (zwart)

- Raadhuis (2)
- Waalhoven (2)
- IJsseldijk begraafplaats (2)

Sportlocaties (oranje)

- Zwembad de Lansingh (3)
- De Boog/Tingenijssel (2)
- Sportcomplex Driekamp (2)
- De Populier (1)
- Jachthaven (1)
- Tennisbaan Kerkdreef (1)
- Gymzaal Johannes Calvijnsschool (1)

Kerken/verzorgingstehuizen (wit)

- gezondheidscentrum (2)
- verzorgingstehuis Crimpenersteijn (2)
- verzorgingstehuis Tiendhove (2)
- kerken (1)

Historische locaties (bruin)

- Streekmuseum (3)
- Deltawerk/waterkering (2)
- Scheepswerf van Duyvendijk (2)
- Scheepshal van der Giessen (2)
- Monumentale Begraafplaats (1)
- Gemaal Reinier Blok (1)

Parken/groen (groen)

- Surfplas (3)
- Middenweteringpark (2)
- Zwaneneiland (2)
- Stormpoldervloedbos (2)
- Krimpenerhout (1)
- Kinderboerderij (1)
- Heemtuin (1)
- Landschapselement Breekade (1)