

Zienswijzen op de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oeververbindingen

Datum: 12 februari 2020

Van: Fietsersbond, afdeling Capelle aan den IJssel

De afdeling Capelle aan den IJssel van de Fietsersbond brengt de volgende zienswijzen naar voren ten aanzien van bovengenoemde Notitie.

Algemeen

Ondanks dat de fiets in de notitie herhaaldelijk genoemd wordt achten wij het belang van de fiets in de oplossingsmogelijkheden van de verkeersproblemen te veel onderbelicht. Reeds in Hoofdstuk 1 onder “Uitwerking samenhangend pakket” wordt bij de opsomming de fiets niet expliciet genoemd.

In het MER dient bij de opsomming van de te onderzoeken alternatieven een volwaardige en prominente rol voor de fiets te worden weggelegd bij de punten

- een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord
- maatregelen op de Algeracorridor.

De nieuwe oeververbinding zal voornamelijk bedoeld zijn voor het binnengemeentelijk verkeer ter ontlasting van de Van Brienoordbrug, waardoor het doorgaand interlokaal verkeer op die brug beter kan doorstromen.

Daarom is de volgende argumentatie zeker op deze nieuwe verbinding van toepassing.

Het is algemeen bekend dat het verruimen van de mogelijkheden voor het autoverkeer op bepaalde locaties vrijwel onmiddellijk verstoppingen elders tot gevolg heeft. Het met alle mogelijkheden bevorderen van het OV en de fiets (in al zijn vormen), en combinatie van OV en fiets zet veel meer zoden aan de dijk dan enorme investeringen te doen in het verbreden van autowegen of het aanleggen van nieuwe. En, gelet op de afstanden waarover dit project gaat, geniet de fiets, daarbij naast de klassieke fiets inbegrepen de elektrisch ondersteunde fiets, de bakfiets, de speed pedelec etc., de voorkeur. Het promoten van de fiets binnen de straal van dit project heeft niet alleen gunstig effect op de verkeerscongestie voor auto's, maar daardoor ook op:

- vermindering van de luchtvervuiling (stikstof, (ultra)fijnstof, etc.)
- de emissies van CO2 (klimaatverandering!)
- de veiligheid
- het ruimtebeslag
- de geluidhinder
- én, omdat het befietsbare afstanden betreft, een verbetering van de gezondheid door de lichaamsbeweging.

Al deze aspecten dienen goed uitgewerkt te worden in het MER met de effecten per vervoermiddel.

Hoofdstuksgewijs

Onder 2.12

“De bestuurders bepalen zelf welke criteria belangrijk zijn voor hun afweging en welk gewicht zij hieraan toekennen.”

Niet genoemd wordt dat indien er een traject voor een “vrijwillige m.e.r.” gevolgd gaat worden vervolgens alle procedurestappen verplicht gevolgd moeten worden (artikelen 7.16 en 7.18 Wet milieubeheer). Derhalve dienen bij het zelf bepalen van de criteria door de

bestuurders de adviezen van de wettelijke adviseurs, waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage, verplicht betrokken te worden, evenals de inspraakreacties op de concept NRD.

Onder 3.4.1

Knelpunten Algeracorridor

In het verleden is op de Algerbrug het oostelijk fietspad opgeofferd om er een wisselstrook voor auto's van te maken. Zoals hierboven reeds aangegeven (verbreding van wegen) heeft dit per saldo niets opgeleverd. Nog steeds staan 's morgens en 's avonds lange files auto's op de aanvoerwegen voor deze flessenhals, zie ook de Eindrapportage van Studio Bereikbaar: "Bereikbaarheid Algeracorridor".

De effecten van het krachtig promoten van het OV (voor de bewoners verderop in de Krimpenerwaard) en de fiets voor de bewoners van Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek dient in het MER grondig onderzocht te worden. Deze maatregelen dienen in de alternatieven onderzocht te worden, ook die waarbij het ten koste van de ruimte voor de auto gaat.

Bij de nulmeting dient de huidige situatie voor de fiets aan beide zijden van de Algerbrug goed geïnventariseerd te worden. Deze is namelijk zeer slecht: aan de Krimpense zijde een zeer gevaarlijke kruising aan de voet van de brug. En aan de Capelse kant een onoverzichtelijke wirwar van smalle fietspaden en een donkere, smalle, slecht onderhouden tunnel waar alles doorheen moet wat naar en van het noorden en oosten gaat, naast fietsers ook bromfietsen, voetgangers, ruiters, skaters enz.

In de NRD wordt op blz. 23 als probleempunt voor fietsers genoemd de hoogte van de brug. Uiteraard dienen in het MER de mogelijkheid van afvlakkingen van de hellingen onderzocht te worden. Echter de steilte dient niet als een barrière gezien te worden: een groot deel van de fietsers zijn scholieren en sportieve fietsers die gaan trainen in de Krimpenerwaard. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de razendsnelle toename van de e-bike en de speed pedelec. Wel dient serieus onderzocht te worden op welke wijze de snor- en bromfietsen van het fietspad geweerd kunnen worden. Dit vooral omdat bij de hogere inspanning op de helling de longen van fietsers meer vervuilde lucht inademen. Verkeerstechnisch en- juridisch moet en mag het verbannen van de snor-en bromfietsen naar de rijbaan geen probleem zijn, aangezien het 50 km-wegen betreft. De aangepaste wetgeving dienaangaande biedt de mogelijkheden daartoe (zie Amsterdam). In het MER dienen de verkeerstechnische mogelijkheden in de alternatieven onderzocht te worden.

Bij de keuze van een nieuwe vrijstaande fietsbrug onder de voorkeursalternatieven dienen de in de vorige alinea genoemde overwegingen eveneens meegenomen te worden.

Dat wil zeggen: zowel bij de aanleg van een aparte fietsbrug als bij het updaten van de huidige langzaam verkeerverbinding pleiten wij voor onderzoek naar de effecten van een betere doorstroming van het langzaam verkeer alhier door kleinere hellingpercentages, overzichtelijker en veiliger fietspaden, alsmede een bredere tunnel of verdubbeling van de huidige tunnel.(zie ook onze opmerkingen bij 3.5.2)

Onder 3.4.2

Bij het doel van het oplossen van de knelpunten wordt opnieuw niet de fiets expliciet genoemd bij het verbeteren van de bereikbaarheid via de weg. Op deze wijze wordt de volwaardigheid van het verbeteren van de bereikbaarheid met de fiets als het ware weggemoffeld.

In het MER dienen de oplossingsmogelijkheden die de fiets biedt afzonderlijk genoemd te worden:

- Verbetering van de benutting en doorstroming van het fietsverkeer.

Onder 3.5.2

Hier worden autonome ontwikkelingen opgesomd die betrokken zullen worden bij het opstellen van het MER.

Tot onze teleurstelling is, vooral in verband met de grote knelpunten rond het Algeracorridor, de *Verkenning snelfietsroute Rotterdam-Krimpenerwaard van Goudappel Coffeng van november 2019* (in opdracht van de provincie Zuid-Holland) niet genoemd. Gelet op de hierboven geschetste problemen rond de brug is het essentieel dat deze zwaarwegende verkenning prominent meegenomen wordt.

Het alternatief van een nieuwe fietsbrug dient goed onderzocht te worden. Vooral in verband met de aan- en afvoerfietspaden aan beide zijden. Bij de nulmeting moet onderzocht worden waar de fietsstromen aan beide zijden van de IJssel in welke aantallen heengaan. Aan de Capelse kant de stroom naar de westzijde, meestal richting Capelse Brug, waarvoor een goede, brede doorgaande route moet komen. En naar de noordzijde, richting Alexandrium, langs de Prins Alexanderlaan –waaraan diverse grote scholen gelegen zijn- en naar de oostzijde. Aan de Krimpense kant de stroom de polder in, o.a. richting Krimpen aan de Lek en de diverse Krimpense wijken.

Veel informatie en oplossingsrichtingen zijn terug te vinden in de *Eindrapportage van Studio Bereikbaar: "Bereikbaarheid Algeracorridor"*. Ook de knelpunten aan beide uiteinden van de toe- en afvoer van de brug zijn goed onderzocht: het Kralingseplein aan de noordzijde en het Grote Kruispunt aan de Krimpense zijde. In het MER dienen de aangedragen alternatieven van kruisingsvrije doorgaande fietsroutes op waarde beoordeeld te worden.

Op blz. 25 wordt gewag gemaakt van het verbeteren van de stedelijke leefkwaliteit, o.a. door het verminderen van autoverkeer op de bestaande knelpuntrajecten. Hoe valt dit streven te rijmen als er van alles aan gedaan wordt om deze knelpunten te verlichten? Dan zal er juist meer autoverkeer aangetrokken worden. Verandering van vervoerwijzen zoals eerder hierboven aangegeven en in het eindrapport van Studio Bereikbaar is de enige wijze om de leefbaarheid te verbeteren. Dat betekent dat de alternatieven om de verandering van vervoerwijze goed in het MER uitgewerkt dienen te worden. Bovendien wordt hiermee niet alleen de lokale leefbaarheid gediend, maar ook een bijdrage geleverd aan de vermindering van de CO2-emissies.

Onder 3.6.2

Op blz. 26 wordt verwezen naar de mobiliteitstransitie die reeds autonoom aan de gang is. Door de alternatieven die deze transitie ondersteunen goed in beeld te brengen in het MER en de effecten te tonen, wordt een bijdrage hieraan geleverd.

De afdeling Capelle aan den IJssel van de Fietsersbond gaat ervan uit dat bij het opstellen van her MER onze bovengenoemde punten goed zullen worden meegenomen in de afwegingen.

Vriendelijke groeten,

Jos Jacobs,
Voorzitter Fietsersbond afdeling Capelle aan den IJssel

Secretariaat :
Boeroestraat 11
2905 SJ Capelle aan den IJssel