

Gemeente Krimpen aan den IJssel

# Fietsstructuurplan Krimpen aan den IJssel

## Eindrapport

Gemeente Krimpen aan den IJssel

# Fietsstructuurplan Krimpen aan den IJssel

## Eindrapport

Datum 30 juli 2008  
Kenmerk KPY051/Ppe/2114  
Eerste versie 25 april 2008

## Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Krimpen aan den IJssel
Titel rapport	Fietsstructuurplan Krimpen aan den IJssel Eindrapport
Kenmerk	KPY051/Ppe/2114
Datum publicatie	30 juli 2008
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren F.V. Griffioen, K. Bevaart
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren P.M. Brogt, E. Pippel en mevrouw N.P.G. Korsten
Projectomschrijving	Beleid en concretisering van de mogelijkheden voor fietsverkeer in Krimpen aan den IJssel.
Trefwoorden	fietsstructuurplan, Krimpen aan den IJssel, fietsnetwerk

	Inhoud	Pagina
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Inventarisatie</b>	<b>3</b>
2.1	Inleiding	3
2.2	Beleid	3
2.2.1	Fietsbeleid Provincie Zuid-Holland	3
2.2.2	Fietsbeleid Stadsregio Rotterdam	3
2.2.3	Fietsbeleid gemeente Krimpen aan den IJssel	4
2.3	Relevante ontwikkelingen en plannen	8
2.3.1	Ruimtelijk	8
2.3.2	Infrastructureel	9
2.4	Huidige situatie fiets	10
<b>3</b>	<b>Voorstel fietsstructuur</b>	<b>14</b>
3.1	Kwaliteitseisen en ontwerprichtlijnen	14
3.1.1	Kenmerken van de fiets, de fietser en het fietsen	14
3.1.2	Hoofdeisen fietsvriendelijke infrastructuur	14
3.1.3	Vertaling naar Krimpen aan den IJssel	15
3.1.4	Fietspaden of fietsstroken	16
3.2	Herkomsten en bestemmingen (voorzieningenkaart)	17
3.3	Gewenste fietsstructuur	20
<b>4</b>	<b>Aanzet tot uitvoering</b>	<b>27</b>
4.1	Aan te leggen fietsinfrastructuur	27
4.2	Verbeteringen op locaties waar nu al voorzieningen voor fietsers zijn	27
<b>5</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>29</b>

## 1 Inleiding

In het verkeersveiligheidsplan van de gemeente Krimpen aan den IJssel (1999) is aandacht geschonken aan de hiërarchische opbouw van het wegennet. Daarbij is opgemerkt dat binnen de bebouwde kom de hoofdstructuur voor de fietsers overeenkomt met de hoofdstructuur voor het autoverkeer. Alleen op de drukke wegen zijn de fietsers fysiek afgescheiden van het autoverkeer. Op andere wegen die tot de hoofdstructuur van de auto's behoren, moeten de fietsers een gemarkeerd gedeelte van de rijbaan (gaan) gebruiken. Wegen die niet tot de hoofdwegenstructuur behoren, kennen geen aparte voorzieningen voor de fiets. Fietsers kunnen wel gebruik maken van korte stukjes fietspad die ervoor zorgen dat de wegenstructuur voor de fietsers fijnmaziger is dan die voor de auto's.

Dat er nu toch een aparte nota komt over het fietsverkeer, heeft de volgende achtergrond:

- er is een rapport naar de gemeente gestuurd over de kwaliteit van de aanwezige fietsroutes;
- er is een initiatief gekomen van één van de politieke partijen voor een uitgebreidere behandeling van deze vriendelijke verplaatsingswijze;
- er bestaan gedachten over een nieuwe fietsbrug over de Hollandse IJssel om het huidige fietspad op de Algerabrug als vierde autostrook te kunnen gaan gebruiken;
- er is door diverse raadsleden een pleidooi gehouden om meer exclusieve routes te maken voor fietsers, los van de structuur van het autoverkeer;
- er zijn voor de fietsers aanvullende voorzieningen nodig bij de ontwikkeling van het nieuwe centrum en van de Stormpolder.

Het doel van de studie is het ontwikkelen van voorstellen die ervoor zorgen dat in Krimpen meer waardering ontstaat voor de milieuvriendelijke en weinig openbare ruimte vragende manier van verplaatsing, vooral door het verbeteren van de kwaliteit van het fietsnet.

De indeling van het rapport is als volgt:

- hoofdstuk 2 bevat een inventarisatie;
- hoofdstuk 3 bevat op kwalitatieve opzet van de fietsstructuur;
- hoofdstuk 4 is de aanzet tot een uitvoeringsplan;
- hoofdstuk 5 bevat een korte samenvatting.

Tenzij anders aangegeven gaat deze nota alleen over fietsers en de wettelijk daaraan gelijkgestelde snorfietsers. In de afgelopen jaren hebben de snorfietsen de bromfietsen grotendeels verdrongen. Op twee momenten (waarvan één per 1 april 2008) is wettelijk de bromfiets veel verder van de fiets af komen te staan en benadert die nu binnen de bebouwde kom de status van de motorfiets.

Hierdoor, en door de onmiskenbare afname van het gebruik van de bromfiets, wordt hieraan nu geen aparte aandacht besteed. Wel wordt aandacht besteed aan de locaties waar het toch praktisch is dat bromfietzers gebruik kunnen (blijven) maken van fietsvoorzieningen.

## 2 Inventarisatie

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de huidige situatie van het fietsen in Krimpen aan den IJssel: welk beleid voeren de betrokken overheden, welke relevante ontwikkelingen en plannen zijn er in en om Krimpen, hoe ziet het huidige netwerk eruit en wat is er bekend over het fietsgebruik en over knelpunten die fietsers ondervinden?

### 2.2 Beleid

#### 2.2.1 Fietsbeleid Provincie Zuid-Holland

In het Coalitieakkoord 2007-2011 zijn voor het fietsnetwerk binnen de provincie de volgende doelen gesteld:

- een stijging in de groei van het fietsverkeer door een uitbreiding van het fietspadennetwerk; minimaal 75 kilometer extra fietspad tussen 2008 en 2012;
- versterking van de recreatieve fietsinfrastructuur tussen stad en recreatieve gebieden; 10% meer ten opzichte van huidig fietspadenplan tussen 2008 en 2012.

De provincie Zuid-Holland maakt onderscheid in verbindende routes (tussen stedelijke centra en knooppunten) en ontsluitende routes (tussen stad en recreatieve gebieden). Daarnaast benoemt de provincie een derde categorie met recreatieve routes in natuur-, recreatieve en cultuurhistorisch waardevolle gebieden.

Fietsroutes van/naar Krimpen aan den IJssel zijn:

- verbindende route Gouda - Krimpen aan den IJssel;
- recreatieve routes in Krimpenerwaard.

#### 2.2.2 Fietsbeleid Stadsregio Rotterdam

Het fietsbeleid van de Stadsregio Rotterdam is erop gericht het fietsgebruik te bevorderen en daarmee het onnodig autogebruik te beperken. In het RVVP is een regionaal fietsroutenetwerk opgenomen, dat bestaat uit verbindende routes (deze verbinden woon- en werkgebieden met belangrijke attractiepunten, zoals vervoersknooppunten) en ontsluitende routes (deze zorgen ervoor dat deze gebieden en attractiepunten vanuit alle richtingen per fiets bereikbaar zijn).

Voor Krimpen aan den IJssel gaat het om de volgende routes:

- verbindende route van Rotterdam Kralingse Zoom via Krimpen aan den IJssel naar Bergambacht;
- verbindende route van Rotterdam Lombardijen/Bolnes naar Krimpen aan den IJssel;

- verbindende route van Rotterdam Alexander via Capelle aan den IJssel naar Krimpen aan den IJssel;
- verbindende route van Krimpen aan den IJssel naar Ouderkerk aan den IJssel via Tiendweg-west;
- ontsluitende routes vanuit Krimpen aan den IJssel naar Krimpen aan den Lek (via Tiendweg en via Breekade);
- ontsluitende routes binnen Krimpen aan den IJssel: route Krimpenerbosweg en route Nieuwe Tiendweg.

De routes moeten aan hoogwaardige kwaliteitseisen voldoen op het gebied van snelheid, comfort, bewegwijzering en veiligheid. Voor wat betreft de kwaliteitseisen sluit de Stadsregio zich aan bij de ontwerprichtlijnen die het CROW hanteert.

### 2.2.3 Fietsbeleid gemeente Krimpen aan den IJssel

#### *Algemeen beleid*

Doordat er maar één plek is waar fietsers vanuit de Krimpenerwaard richting Rotterdam/Capelle aan den IJssel de Hollandse IJssel kunnen oversteken (de Algerabrug) is er sprake van een sterke bundeling van fietsers op drie routes richting brug: de route vanuit Krimpen aan de Lek parallel aan de N210, de route via Nieuwe Tiendweg en Industrieweg en de route vanuit Ouderkerk via de IJsseldijk (via de trap bij het fietspad op de Algerabrug). Hierdoor heeft het fietsbeleid van de gemeente Krimpen aan den IJssel zich van oudsher sterk geconcentreerd op het faciliteren van deze routes. De gedachte was dat de dunnere,

interne stromen deels zouden meeliften op de maatregelen die voor de hoofdroutes genomen werden en verder gebruik konden maken van de beschikbare wegenstructuur. Wel zijn doorsteekjes of korte stukken fietspad/strook aangelegd om snellere en kortere routes mogelijk te maken dan voor autoverkeer.

Het denken over fietsen is nu aan het veranderen. In tal van plannen en visies zijn maatregelen opgenomen om het langzaam verkeer te stimuleren. Ook in het huidige collegeprogramma ligt ten aanzien van verkeer de prioriteit bij langzaam verkeer en openbaar vervoer. Eén van de doelen in dit kader is verbetering van de ontsluiting voor langzaam verkeer. Een mogelijkheid hiertoe vormen de reconstructieplannen voor de N210, waarin veiliger fietsoversteken een plek krijgen. Daarnaast wil de gemeente het gebruik van de Waterbus stimuleren. Er worden daarom plannen gemaakt voor een vlotte, veilige fietsroute vanuit de woonkern naar de afmeerplaats van de Waterbus in de Stormpolder. Een stukje van de route is uitgevoerd bij de recente asfaltering van het oostelijk deel van de Industrieweg. Daarnaast is de fietsroute opgenomen in de Masterplannen voor de Stormpolder en het Centrum. Ook bestaan er in het kader van de herontwikkeling van de Stormpolder plannen om twee nieuwe bruggen, waarvan één alleen voor langzaam verkeer te bouwen tussen de Stormpolder en de rest van Krimpen aan den IJssel. In paragraaf 2.3 wordt nader ingegaan op de genoemde plannen.



### *Wegencategorisering*

Eind 90-er jaren is door de gemeente in het kader van het programma Duurzaam Veilig een categoriseringsplan voor Krimpen aan den IJssel opgesteld. Binnen de bebouwde kom onderscheidt de gemeente drie typen wegen:

- gebiedsontsluitingswegen type 2 (50 km/h);
- gebiedsontsluitingswegen type 3 (50 km/h);
- erftoegangswegen (30 km/h).

*Gebiedsontsluitingswegen type 2* hebben een belangrijke ontsluitingsfunctie voor woonwijken en bedrijventerreinen; de verkeersintensiteit bedraagt maximaal 15.000 mvt/etmaal. Langs deze wegen zijn bij voorkeur vrijliggende fietspaden aanwezig.

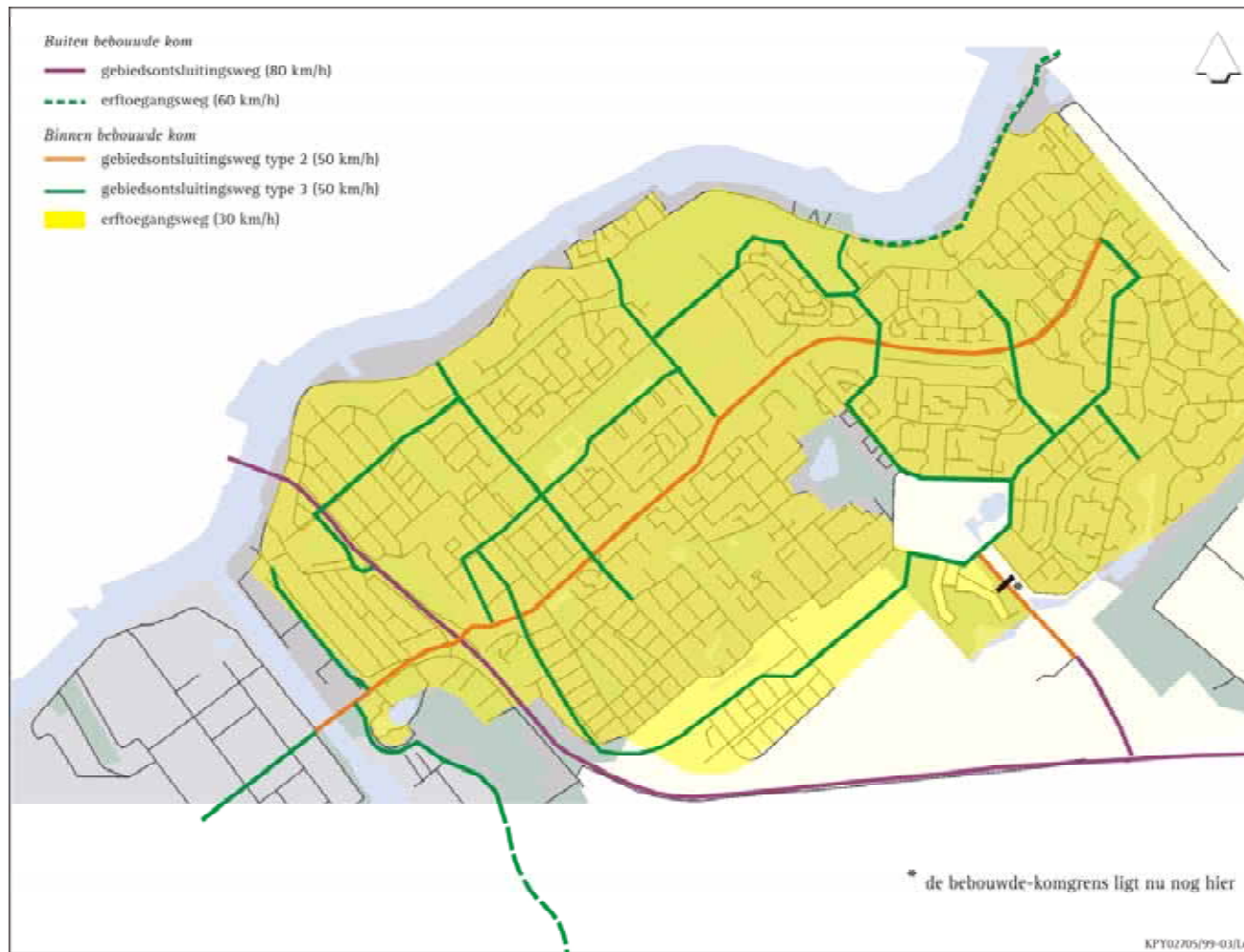
*Gebiedsontsluitingswegen type 3* hebben een ontsluitingsfunctie voor de wijken; de verkeersintensiteit is maximaal 10.000 mvt/etmaal maar in de praktijk circa 5.000 mvt/etmaal. Deze wegen moeten zijn uitgerust met fietsstroken.

Op erftoegangswegen staat de verblijfsfunctie centraal en is de verkeersintensiteit laag. Menging van verkeerssoorten is hier het uitgangspunt; er hoeven dan ook geen specifieke fietsvoorzieningen aanwezig te zijn.

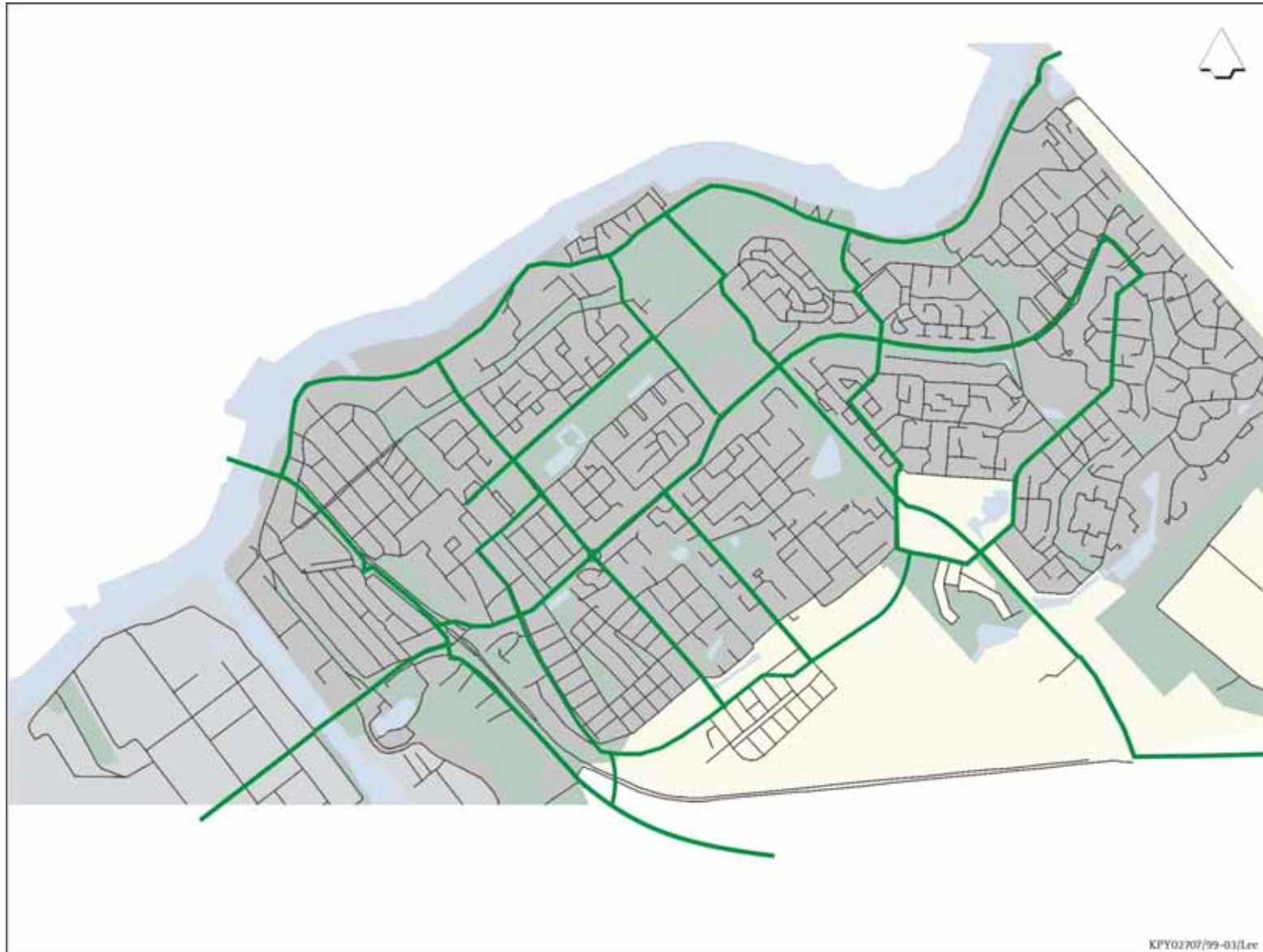
Figuur 2.1 toont de wegencategorisering van Krimpen aan den IJssel. Deze figuur komt overeen met figuur 7.1 van het

verkeersveiligheidsplan. In het kader van de wegencategorisering is ook een primair fietsnetwerk gedefinieerd. Figuur 2.2 laat dit netwerk zien. Deze figuur komt overeen met figuur 8.2 van het verkeersveiligheidsplan (1999). Op enkele plekken zijn de figuren uit het verkeersveiligheidsplan aangepast aan latere wijzigingen; die zijn van ondergeschikte aard.

Het verkeersveiligheidsplan met de daarin opgenomen wegenstructuur is nog steeds actueel. Figuur 2.2 vormt daarmee dus ook nog steeds de basis van het denken over fietsroutes. Het fietsstructuurplan kan dan ook gezien worden als een actualisering/aanpassing/verfijning van het toenmalige net, denkend vanuit de huidige situatie.



Figuur 2.1: Wegencategorisering (komt overeen met figuur 7.1 van het verkeersveiligheidsplan, 1999)



*Figuur 2.2: Primair fietsnetwerk (komt overeen met figuur 8.2 van het verkeersveiligheidsplan, 1999)*

## 2.3 Relevante ontwikkelingen en plannen

### 2.3.1 Ruimtelijk

Door de ligging van Krimpen aan den IJssel in de 'hoek' van de Krimpenerwaard, ingeklemd tussen de Hollandsche IJssel en de Lek, is de gemeente sterk begrensd in zijn ruimtelijke mogelijkheden. Inmiddels is Krimpen aan den IJssel binnen de gemeentegrenzen vrijwel volgebouwd. Elders in de Krimpenerwaard is grootschalige bouw niet toegestaan. Wat rest zijn inbreidingsmogelijkheden binnen Krimpen. De belangrijkste inbreidingsplannen waar thans aan wordt gewerkt zijn de revitalisering van het centrumgebied en de herontwikkeling van de Stormpolder.

#### *Grootschalige revitalisering centrumgebied*

Voor het centrum van Krimpen aan den IJssel staat een grootschalige revitalisering op stapel. Door het stedenbouwkundig bureau Palmboom & Van den Bout is een Centrumvisie opgesteld (2006). Het doel van deze visie is tweeledig. Enerzijds geeft het plan een toekomstvisie voor het centrumgebied en anderzijds vormt het plan het ruimtelijk kader bij de uitwerking van deelplannen. De centrumvisie is daarmee de rode draad in een langdurig planontwikkelingsproces.

Door Goudappel Coffeng is een bijdrage geleverd aan het plan en zijn in een integraal planproces de verkeersstructuren voor het nieuwe centrumgebied vastgelegd. In figuur 2.3 is de hoofdstructuur voor het fietsverkeer in dit plan weergegeven.

De belangrijkste punten voor de fiets in de Centrumvisie zijn:

- realisatie van een nieuwe centrumroute 'achterlangs' (Vincent van Goghlaan - Buys Ballotsingel - Molenvlietsingel);
- een meer rechtstreekse en veiliger route van Wethouder Hoogendijktunnel naar de Nieuwe Tiendweg en Van Ostadelaan;
- nieuw busstation met uitgebreide fietsenstalling, tevens fietsenstalling voor het centrum.



*Figuur 2.3: Hoofd fietsstructuur centrum*

*Bron: Centrumvisie (Palmboom & Van den Bout, 2006)*

In de Centrumvisie is wel gewerkt in de geest van de fietsopzet in het verkeersveiligheidsplan, maar de nieuwe ‘achterlangsrouten’ is een duidelijke aanpassing: niet overeenkomend met de hoofdstructuur voor de auto’s en een meer zelfstandig zichtbaar karakter. De overige belangrijkste punten liggen meer in de geest van de bestaande fietsrouteopzet.

#### *Herontwikkeling/revitalisering Stormpolder*

Voor het bedrijventerrein Stormpolder aan de zuidwestzijde van Krimpen aan den IJssel zijn plannen gemaakt voor een belangrijke herinrichting en revitalisering die naar verwachting een zeer lange periode (tot 30 jaar) in beslag zal nemen. Delen van het terrein worden herontwikkeld tot woon- of werklocaties. De eerste fase is een herontwikkeling van het EMK-terrein en het voormalig terrein van Hollandia. Door de intensivering van het ruimtegebruik moet ook de ontsluiting verbeterd worden. De Industrieweg (2) blijft de hoofdtoegangsroute voor al het verkeer. De gemeente heeft, los van de herontwikkelingsplannen, het voornemen om de fietsroute langs de Industrieweg te verbeteren, onder meer om de aanlegplaats van de Fast Ferry/waterbus beter bereikbaar te maken. Specifiek voor langzaam verkeer was een beweegbare brug in het verlengde van de Poldersedijk over de Sliksloot voorzien (1).



De auto-ontsluiting over de Algerabrug moet verbeterd worden door een vierde rijstrook voor autoverkeer te maken en als consequentie daarvan nieuwe brug voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel aan te leggen (3). Op termijn is een extra brug over de Sliksloot voorzien naar de Lekdijk (4). Inmiddels lijken de woningbouwplannen op het EMK-terrein niet door te gaan, en daarmee wordt de brug bij de Poldersedijk daarom voorlopig niet voorzien.

#### **2.3.2 Infrastructureel**

##### *Reconstructie N210*

De provincie Zuid-Holland is thans bezig met de reconstructie van de N210. Voor het gedeelte ten oosten van Krimpen aan den IJssel komt de reconstructie erop neer dat een nieuwe weg naast de bestaande weg aangelegd wordt en dat ten zuiden daarvan een nieuwe parallelweg wordt aangelegd, met dezelfde mogelijkheden als de huidige parallelweg. Ter hoogte van de busdoorsteek (Carpe Diem) komt een rotonde met een fietsoversteek en een verbinding met de Tiendweg. Die verbinding kan mogelijk later langs de begraafplaats worden doorgetrokken naar de Lekdijk.

Voor fietsers vanuit Krimpen aan de Lek is deze fietsoversteek een verbetering, omdat de oversteek verbonden kan worden met de in de Centrumvisie aangegeven fietsroute via Vincent van Goghlaan - Buys Ballotsingel - Molenvlietsingel en deze route kan ook de verbinding vormen met een nieuwe fietsbrug over de Hollandse IJssel.

### *Nieuwe fietsbrug over de Hollandse IJssel*

Op de Algerabrug is dringend behoefte aan extra capaciteit voor het gemotoriseerde verkeer. Verbreding van de brug voor gemotoriseerd is echter geen optie; er zal dus ruimte moeten worden gevonden binnen het bestaande brugprofiel. Daarom bestaan er ideeën om het bestaande fietspad op de brug te gaan gebruiken als vierde rijstrook voor het autoverkeer. Voor het fietsverkeer wordt in die situatie dan een nieuwe brug gebouwd. Deze nieuwe brug dient op een logische wijze aangelegd te worden op het fietsnetwerk en aansluiting te bieden op de belangrijkste (regionale) routes.

Voor de nieuwe fietsbrug zijn momenteel twee locaties in beeld:

- naast de Algerabrug (aan de noordoostzijde, over de andere zijde van de sluis);
- meer oostelijk, tussen de Slotlaan (Capelle aan den IJssel) en de Molenvlietsingel (Krimpen aan den IJssel).

Bij de ontwikkeling van de toekomstige fietsstructuur (hoofdstuk 3) wordt voorlopig met beide mogelijkheden rekening gehouden.

## **2.4 Huidige situatie fiets**

### *Fietsnetwerk*

Het huidige fietsnetwerk (zie figuur 2.4) bestaat uit veel losse stukken fietsinfrastructuur. Vooral langs de hoofdverkeersstructuur zijn fietspaden of fietsstroken aangelegd. Daarnaast zijn er fietsverbindingen via verkeersarme routes, waarbij

‘fietsdoorsteekjes’ zorgen voor verkorting van routes en/of verdichting van het wegennet. Vooral in de nieuwere wijken van Krimpen aan den IJssel, Lansingh-zuid en Langeland, zijn veel fietsvoorzieningen gemaakt. Er zijn een paar lange doorgaande fietsroutes met veel ‘eigen’ infrastructuur:

- van de molen (aan de IJssel) via Groenendaal en het Zwaneneiland naar de Krimpenerbosweg;
- van de wijk Langeland via de Nieuwe Tiendweg naar het centrum.

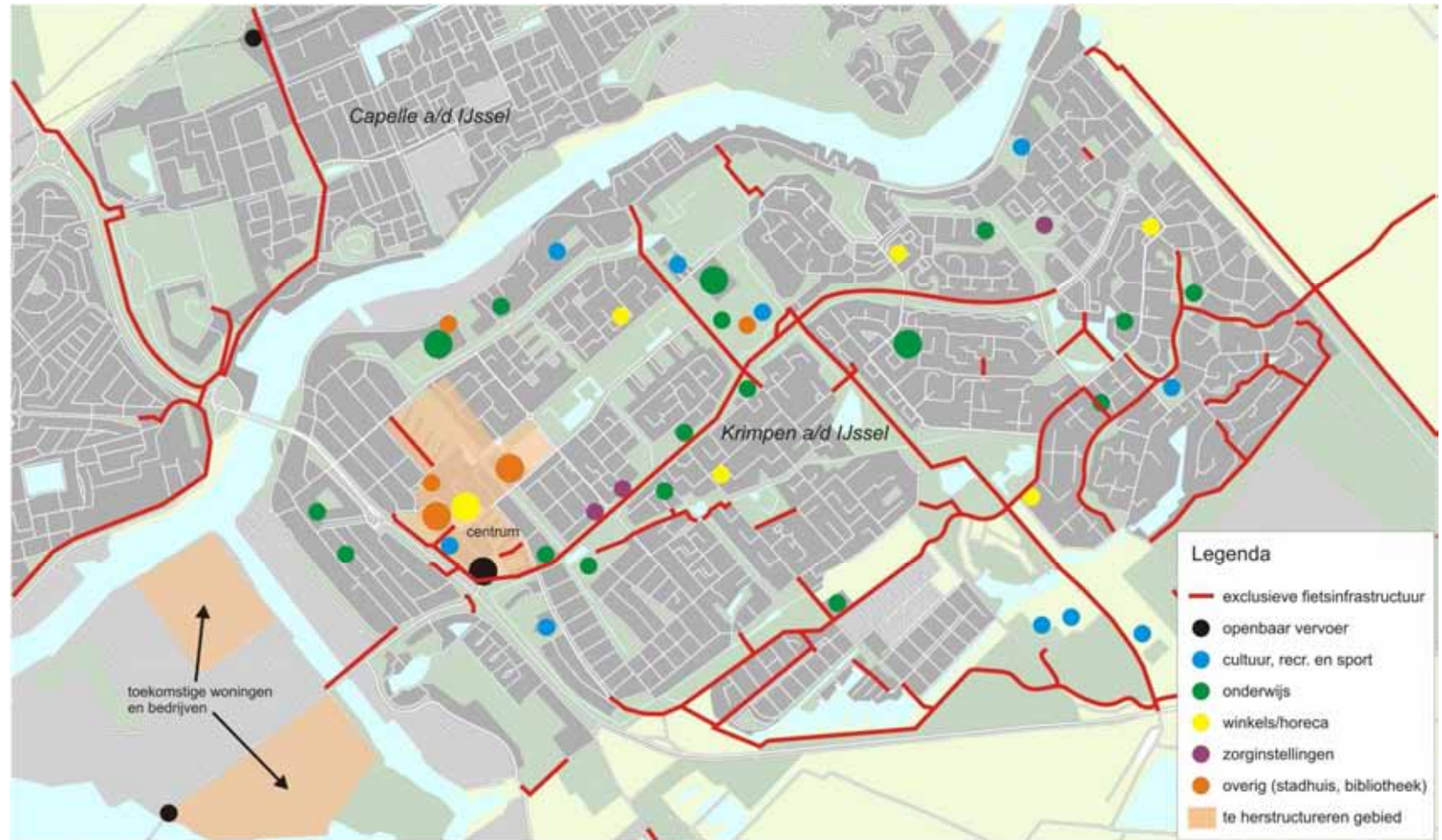
### *Fietsgebruik*

Over het actuele fietsgebruik is nagenoeg geen cijfermateriaal beschikbaar. Duidelijk is in ieder geval dat de route via de Algerabrug verreweg het drukste gebruikt wordt (circa 300 fietsers in het drukste kwartier). Wel bestaat een goede indruk van de drukte van de verschillende routes, zodat in ieder geval de orde van grootte van het gebruik aangegeven kan worden.

### *Knelpunten*

Misschien wel het belangrijkste manco van de fietsstructuur in Krimpen aan den IJssel is dat deze slecht herkenbaar is voor gebruikers en voor gemotoriseerd verkeer, doordat geen sprake is van lange aaneengesloten routes met eigen infrastructuur. Bij de aanleg van fietsinfrastructuur is steeds zeer pragmatisch te werk gegaan: daar waar een schakel ontbrak is deze toegevoegd en daar waar de mogelijkheid bestond om de aanleg van fietsinfrastructuur te laten meeliften met andere wegwerkzaamheden –bijvoorbeeld de aanleg van een nieuwe wijk of herinrichting van een weg- is van de

gelegenheid gebruik gemaakt. Hierdoor is een functioneel goed bruikbaar maar weinig herkenbaar netwerk ontstaan, met veel losse stukken fietsinfrastructuur. Het verbinden en meer herkenbaar maken van de (hoofd)fietsroutes zal het fietsgebruik en de veiligheid ten goede komen.



Figuur 2.4: Aanwezige exclusieve infrastructuur voor de fiets



Een ander gemeentebreed knelpunt zijn de wegen van circa 7 à 8 meter breed (zoals Dr. Blomsingel, Zandrak, Burgemeester Aalberslaan (zuidelijk deel), Stad en Landschap, Sportsingel en Parkzoom). Deze wegen zijn typerend voor de periode waarin ze zijn aangelegd. In de jaren zeventig is een sterke hiërarchie van wegen ingevoerd waarbij relatief veel wegen met een verkeersfunctie, aangelegd voor een rijsnelheid van circa 40 km/h. Daarnaast waren dan de smalle woonstraten (30 km/h of woonerven). Bij de later gekomen nationale categorisering van wegen was de categorisering anders dan in Krimpen: grotere gebieden met 30 km/h, en een grover hoofdwegennet met 50 km/h. Dat leidde voor Krimpen tot een lastige keuze: de 40 km/h-wegen zijn te smal voor een goede 50 km/h-inrichting met fietsvoorzieningen (stroomfunctie) maar te breed voor een 30 km/h-weg (verblijfsfunctie). In de meeste gevallen geldt op deze wegen nu het 30 km/h-regime en is een sobere 30 km/h-inrichting toegepast. Hierdoor zijn de wegen voor fietsers potentieel aantrekkelijk om te gebruiken, maar de snelheid van het autoverkeer ligt vaak nog te hoog. Speciale fietsvoorzieningen passen niet goed in een verblijfsgebied.

Wat verder opvalt is dat nog slechts weinig van de fietsvoorzieningen die op grond van de wegencategorisering aangelegd zouden moeten worden, ook daadwerkelijk aangelegd zijn (vergelijk figuur 2.2 met figuur 2.4). In een aantal gevallen heeft 'sober en doelmatig' geleid tot het nog niet aanpassen, in andere gevallen (o.a. Moderato) bleek het nog niet mogelijk om het parkeren buiten de rijbaan op te lossen, waardoor de al wel aanwezige rode strook toch nog geen fietsstrook kan zijn.

Vanuit de gemeente zijn voorts de volgende concrete knelpunten en aandachtspunten genoemd:

- bij verkeerslichten krijgen fietsers veelal gelijk groen met auto's (geen voorstart);
- op rotondes, ook als ze goed zijn ingericht, verlenen automobilisten bij het verlaten van de rotonde niet altijd voorrang;
- sommige routes zijn erg smal en daardoor onveilig (Stad en Landschap en Lekdijk);
- er zijn slechts beperkte fietsvoorzieningen op de Industrieweg (gedeelte in de Stormpolder);
- de rijsnelheden van het autoverkeer op de IJsseldijk zijn te hoog;
- langs diverse 50 km/h-wegen zijn nog geen fietsvoorzieningen aanwezig.

In Krimpen aan den IJssel ligt het aantal fietsers dat bij ongevallen betrokken is al jaren stabiel op 10 tot 15. Er zijn geen concentratiepunten aan te wijzen bij de ongevallen en ook is er geen duidelijke samenhang met de drukte van autoverkeer en fietsverkeer. Er is dus geen mogelijkheid om met een black spot-aanpak het aantal ongevallen te beperken.

### 3 Voorstel fietsstructuur

#### 3.1 Kwaliteitseisen en ontwerprichtlijnen

##### 3.1.1 Kenmerken van de fiets, de fietser en het fietsen

Bij het ontwerpen van een fietsnetwerk moet goed rekening gehouden worden met de specifieke kenmerken van de fiets(er) en het fietsen. Het CROW noemt in de Ontwerpwijzer fietsverkeer de volgende kenmerken:

1. *De fiets wordt aangedreven door spierkracht.* Dit betekent dat energieverliezen (door bijvoorbeeld hoogteverschillen of vaak stoppen) zo gering mogelijk gehouden moeten worden.
2. *De fiets is instabiel.* Zijwind, zuiging en turbulentie door vrachtauto's, oneffenheden in het wegdek en gedwongen lage snelheden zorgen voor minder stabiliteit en maken daarom een grotere manoeuvreerruimte nodig.
3. *De fiets heeft geen kreukelzone.* De kwetsbaarheid van fietsers blijkt overduidelijk uit de ongevallencijfers. Vanwege deze kwetsbaarheid is het van groot belang om aandacht te besteden aan het voorkomen van (fysieke) conflicten. Dus: waar mogelijk en nodig verkeerssoorten van elkaar scheiden en bij potentiële conflictpunten extra (uitwijk)ruimte bieden.
4. *De fiets heeft nauwelijks vering.* Een vlak wegdek is dan ook een minimumvoorwaarde om fietsen te stimuleren.
5. *De fietser rijdt in de open lucht.* Dit heeft nadelen, maar ook voordelen. Beschutting tegen wind en regen nemen enkele nadelen weg. De voordelen, zoals het genieten van de omgeving

en de frisse lucht, moeten worden 'uitgebuut' door bijvoorbeeld aandacht te besteden aan de omgeving waar de fietser rijdt.

6. *Fietsen is een sociale activiteit.* Daarom moeten fietsers met zijn tweeën naast elkaar kunnen rijden, zeker als er veel recreatieve fietsers zijn of als het een route is waar veel ouders met kleine kinderen rijden.
7. *De mens is uitgangspunt.* Het aantal taken dat een verkeersdeelnemer kan uit voeren en de complexiteit van de taken zijn aan grenzen gebonden. De ontwerper moet met deze grenzen rekening houden.

##### 3.1.2 Hoofdeisen fietsvriendelijke infrastructuur

Het CROW heeft aan de hand van deze kenmerken vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur opgesteld:

- samenhang;
- directheid;
- aantrekkelijkheid;
- veiligheid;
- comfort.

Vooral de hoofdeisen samenhang, directheid en veiligheid spelen een essentiële rol bij het ontwerp van een fietsnetwerk. Daarom worden deze eisen nader toegelicht.

### *Samenhang*

Dit is de meest elementaire netwerkeis en heeft betrekking op de mate waarin fietsers op de plaats van bestemming kunnen komen. Op netwerkniveau betekent dit dat verbindingen moeten aansluiten op belangrijke herkomsten en bestemmingen van fietsers en dat trajecten goed op elkaar aansluiten. Het gaat erom een compleet stelsel van verbindingen te realiseren.

Een goede indicator voor de mate van samenhang in het netwerk is de maaswijdte van het netwerk. Bij een maaswijdte van 250 meter binnen bebouwd gebied is sprake van voldoende samenhang. Van belang is daarnaast dat fietsers keuze hebben uit verschillende routes. Als bijvoorbeeld de meest directe route in de avond niet sociaal veilig is, is het gewenst dat er ook een andere route beschikbaar is.

### *Directheid*

Het begrip directheid heeft twee dimensies: afstand en tijd. Directheid in afstand heeft betrekking op de mate waarin het netwerk de mogelijkheid biedt om zonder grote omwegen de plek van bestemming te bereiken. In dit kader wordt vaak gesproken over de omrijfactor: de verhouding tussen de afstand via het netwerk en de hemelsbrede afstand. Gewenst is een omrijfactor van maximaal 1,2 à 1,4 voor de belangrijkste routes. Directheid in tijd heeft betrekking op de mate van doorstroming op fietsroutes. Naarmate fietsers vaker ongehinderd andere verkeersstromen kunnen kruisen wordt de directheid in tijd beter. Criteria voor directheid in tijd kunnen onder meer zijn het aantal kruispunten per kilometer waar

fietsers geen recht op voorrang hebben en het aantal stops per kilometer.

Directheid in afstand en directheid in tijd leiden soms tot een verschillende keuze van verbindingen. De praktijk leert dat het bij het ontwerp van netwerken de voorkeur heeft om directheid in afstand het primaat te geven.

### *Veiligheid*

Op netwerkniveau zijn de volgende eisen van belang:

- conflicten met kruisend verkeer vermijden;
- scheiden voertuigsoorten;
- snelheid reduceren op conflictpunten;
- zorgen voor herkenbare wegcategorieën;
- zorgen voor uniforme verkeerssituaties.

### **3.1.3 Vertaling naar Krimpen aan den IJssel**

Uiteraard is de situatie in Krimpen aan den IJssel niet blanco: we hebben te maken met een bestaand stedelijk gebied en een bestaand verkeersnetwerk. Dat legt beperkingen op aan het proces om te komen tot een toekomstige fietsstructuur: niet alle fietswensen zullen gerealiseerd kunnen worden omdat soms de 'offers' te groot zijn. Wij kiezen daarom voor de volgende werkwijze:

1. in beeld brengen gewenste routes;
2. vertalen wensen naar een realiseerbaar netwerk, rekening houdend met bestaande infrastructuur en bestaande verkeersplannen;
3. prioriteiten aanbrengen in realisatie fietsnetwerk.

#### 3.1.4 Fietspaden of fietsstroken

In Krimpen aan den IJssel zijn meer hoofdwegen voor autoverkeer voorzien van fietsstroken dan van fietspaden. Is het niet veiliger om 'vooral' fietspaden toe te passen?

Dat is maar zeer ten dele het geval.

Fietspaden worden altijd toegepast op wegen binnen de bebouwde kom waarop 70 km/h gereden mag worden en/of wegen met meer dan één rijstrook per richting. Op deze beide wegtypen gaat het zowel om de verkeersveiligheid als om het overzicht van de verkeerssituatie voor fietsers.

Binnen de bebouwde kom worden fietspaden als regel niet toegepast langs wegen waarop auto's een maximumsnelheid hebben van 30 km/h. Hierop worden alleen uitzonderingen gemaakt als een belangrijke hoofdfietsroute (die ook al zodanig herkenbaar moet zijn) een 30 km/h-zone doorkruist.

Op tweestrooks ontsluitingswegen waarop 50 km/h voor autoverkeer de maximumsnelheid is, kunnen zowel fietspaden als fietsstroken worden toegepast. Fietspaden zijn gunstiger naarmate de intensiteit van het autoverkeer hoger is en naarmate er minder zijwegen zijn. Bij fietspaden gebeuren relatief veel ongevallen tussen rechtdoorgaande fietsers en links- of rechtsafslaande auto's, zeker als er tussen autorijbaan en fietspad nog parkeerruimte ligt die het onderlinge zicht op elkaar vermindert. Fietsstroken zijn gunstiger naarmate de wegen voor autoverkeer minder druk worden gebruikt en naarmate er meer aansluitingen zijn.

Toen rond 1980 fietspaden werden aangelegd op de Nieuwe Tiendweg tussen C.G. Roosweg en Groenendaal in verband met de grote verkeersdruk in de spitsuren, is als logisch uitvloeisel het

aantal aansluitingen (bijvoorbeeld Vincent van Goghlaan, Reigersingel) aanmerkelijk verminderd. Dat had toen al dezelfde reden.

In de praktijk blijken er op wegen met fietsstroken zelden ongevallen te gebeuren waarbij fietsers geraakt worden door achterop komende auto's. In sommige gevallen komt dat wel voor bij bochten in autoroutes, en daar zijn dan gerichte maatregelen nodig (bijvoorbeeld een fietspad in een langgerekte binnenbocht).

In Krimpen zijn binnen de bebouwde kom alleen de Nieuwe Tiendweg en Industrieweg zo druk dat om die reden fietspaden noodzakelijk zijn. De verkeersintensiteiten ligt daar tussen 8.000 en 25.000 motorvoertuigen per etmaal. De andere 50 km/h-wegen binnen de bebouwde kom zitten vooral tussen 3.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal en op deze wegen komen meer dan drie aansluitingen per kilometer voor; voor die wegen is daarom geopteerd voor fietsstroken. De Krimpenerbosweg ligt voor een deel buiten de bebouwde kom, maar omdat het doorgaande fietspad aan één zijde van de weg ligt, is toch een fietspad over de gehele lengte nodig.

De keuze tussen fietspaden en fietsstroken is mede afhankelijk van de beschikbare ruimte. Een weg met fietspaden is, gemeten tussen de voetpaden, zelden smaller dan 11 m (meestal 12-14 m), terwijl een weg met fietsstroken dezelfde functie kan vervullen op een breedte van 8 à 9 m. Zeker bij bestaande situaties is efficiënt ruimtegebruik belangrijk.

### 3.2 Herkomsten en bestemmingen (voorzieningenkaart)

Figuur 3.1 geeft een overzicht van de belangrijkste voorzieningen in Krimpen aan den IJssel waarop het fietsverkeer gericht is. De voorzieningen die de meeste fietsers aantrekken zijn met een extra grote stip weergegeven. Een deel van de voorzieningen in Krimpen aan den IJssel is geclusterd in een bepaald gebied of langs een weg:

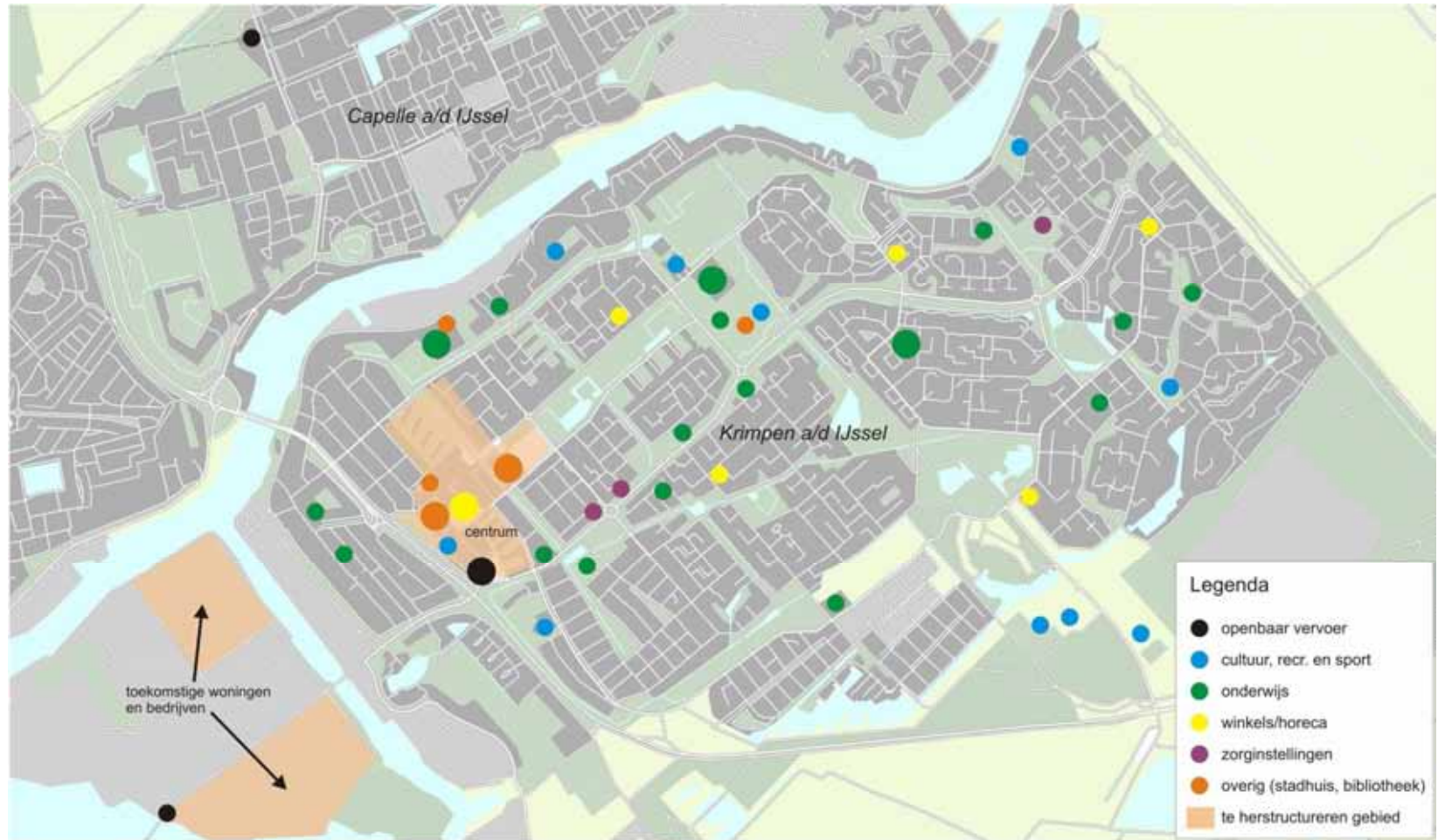
- in het centrum;
- langs Nieuwe Tiendweg (van Centrum tot Groenendaal);
- langs Groenendaal;
- langs IJsseldijk/Kerkdreef;
- langs Zomereik/Orchidee.

Vanwege de verkeersaantrekkende werking van dergelijke voorzieningenclusters is het gewenst dat deze clusters per fiets goed bereikbaar zijn. Te constateren is dat dit in de huidige situatie maar ten dele het geval is. Dit is dus een belangrijk aandachtspunt bij het ontwikkelen van een streefbeeld voor de (toekomstige) fietsstructuur.

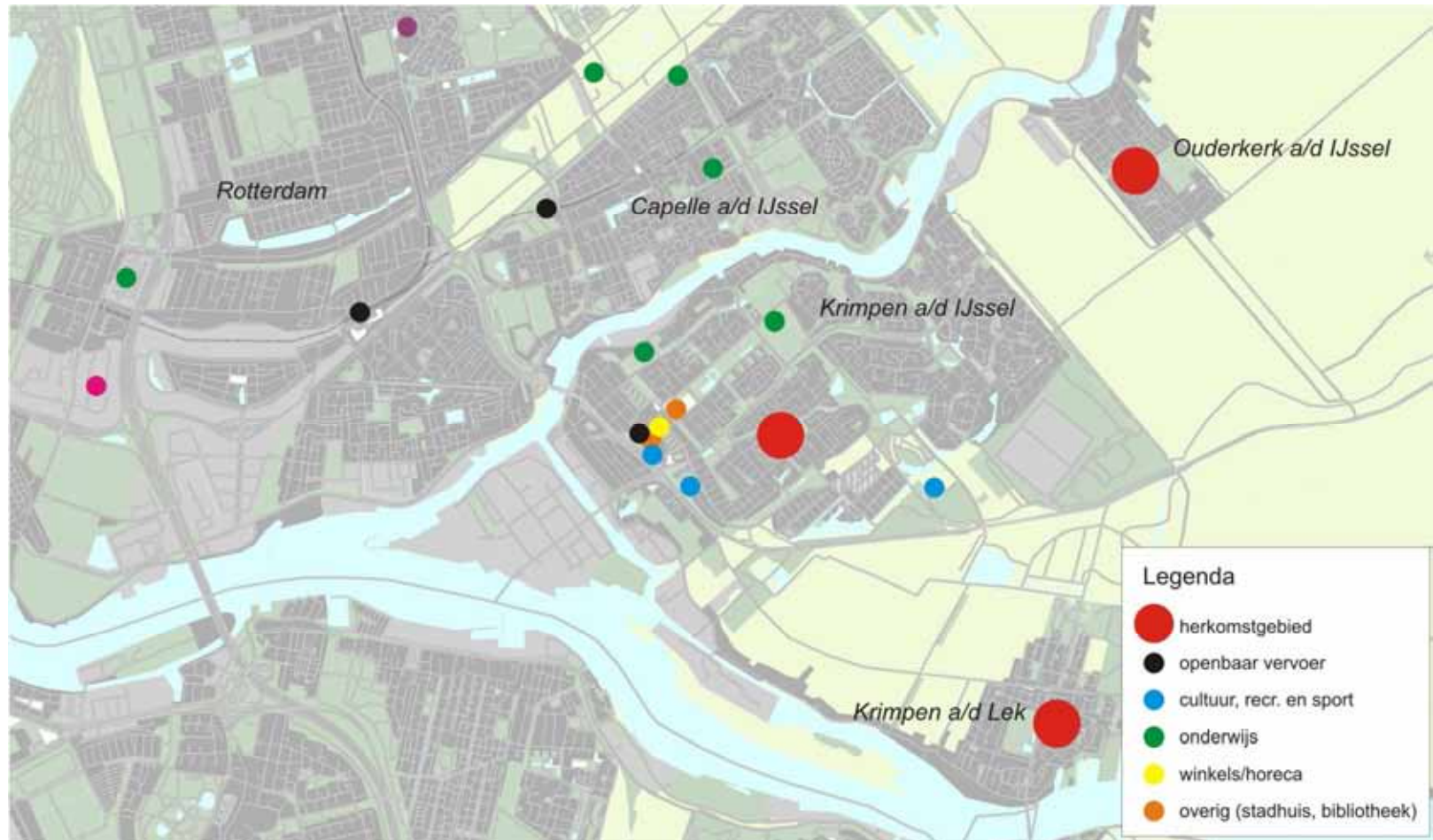
Het fietsnetwerk van Krimpen aan den IJssel moet niet alleen het interne maar ook het externe fietsverkeer faciliteren. Voor een belangrijk deel kan daarbij aangesloten worden op de regionaal vastgestelde routes. De volgende regionale routes zijn van belang (zie figuur 3.2):

- van Krimpen aan den IJssel naar Capelle aan den IJssel (Ziekenhuis, middelbare scholen, metrostations) en Rotterdam (Universiteit);

- van Krimpen aan de Lek naar Krimpen aan den IJssel (centrum, zwembad, middelbare scholen, sporthal);
- van Krimpen aan de Lek naar Capelle aan den IJssel (Ziekenhuis, metrostations, middelbare scholen) en Rotterdam (Universiteit);
- van Ouderkerk aan den IJssel naar Krimpen aan den IJssel (centrum, zwembad, middelbare scholen, sporthal);
- van Ouderkerk aan den IJssel naar Capelle aan den IJssel (Ziekenhuis, metrostations, middelbare scholen) en Rotterdam (Universiteit);
- van Krimpen aan den IJssel naar Lekkerkerk (middelbare school).



Figuur 3.1: Lokale herkomsten/bestemming



Figuur 3.2: Belangrijkste regionale bestemmingen

### 3.3 Gewenste fietsstructuur

In het voorgaande is benoemd:

- welke fietsstructuur momenteel in Krimpen aan den IJssel aanwezig is;
- welke knelpunten er voor fietsers zijn;
- welke ruimtelijke en infrastructurele plannen zullen leiden tot veranderingen in de fietsstructuur;
- welke kwaliteitseisen aan het net gesteld mogen worden;
- welke herkomsten en bestemmingen goed per fiets bereikbaar moeten zijn.

Op grond van deze informatie is een streefbeeld ontwikkeld voor de fietsstructuur. Figuur 3.3 toont het gewenste netwerk. Dat netwerk heeft de volgende achtergronden:

- in het netwerk zal het noodzakelijk zijn om een nieuwe fietsbrug te maken over de Hollandse IJssel die grote aantallen fietsers zal trekken; die nieuwe fietsbrug is mede een reden voor een nieuwe aansluitende route haaks op de IJssel;
- voor de nieuwe fietsbrug zijn twee locaties mogelijk, maar de in Krimpen aansluitende route ligt in beide gevallen op dezelfde plaats;
- evenwijdig aan de IJssel zijn vele routes beschikbaar die echter allemaal gerelateerd zijn aan de hoofdstructuur voor auto's; voor meer en andersoortige keuze wordt gestreefd naar een meer exclusieve fietsroute deels los van het autoverkeer;
- de opzet van beperkingen van de autostructuur in de woonwijken in combinatie met een groot aantal kortstluitingsroutes voor fietsers blijft bestaan.

#### *Primaire routes met regionale functie*

Voor Krimpen zijn twee regionale routes van belang:

1. vanaf Ouderkerk via Krimpen naar Capelle aan den IJssel en Rotterdam;
2. vanaf Krimpen aan de Lek via Krimpen naar Capelle aan den IJssel en Rotterdam.

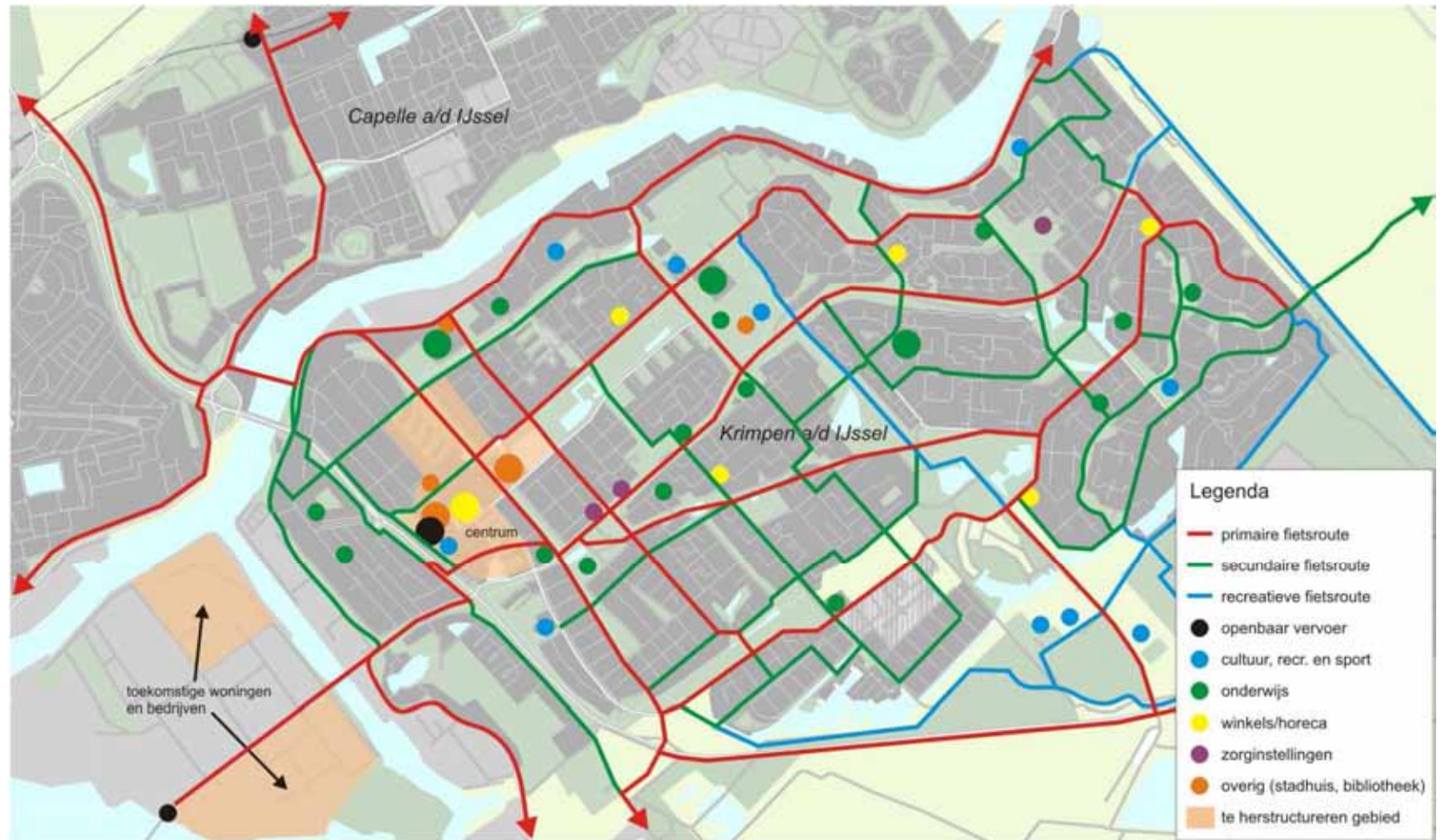
Deze beide routes gaan nu over de Algerabrug en zullen in de toekomst gebruik gaan maken van de nieuwe oeververbinding. Route 1 voert nu over de IJsseldijk en blijft dat doen. Route 2 voert nu via Tiendweg – Verbindingsweg – Rotterdamseweg naar de Algerabrug, en deze route gaat vervangen worden door de nieuwe hoofdroute via Vincent van Goghlaan, Buys Ballotsingel en Molenvlietsingel. De bestaande route blijft overigens bruikbaar door onder de Algerabrug en nieuwe fietsverbinding te maken tussen de Rotterdamseweg en de IJsseldijk, met een aansluiting op de nieuwe fietsbrug over de Hollandse IJssel.

#### *Locatie fietsbrug over Hollandse IJssel*

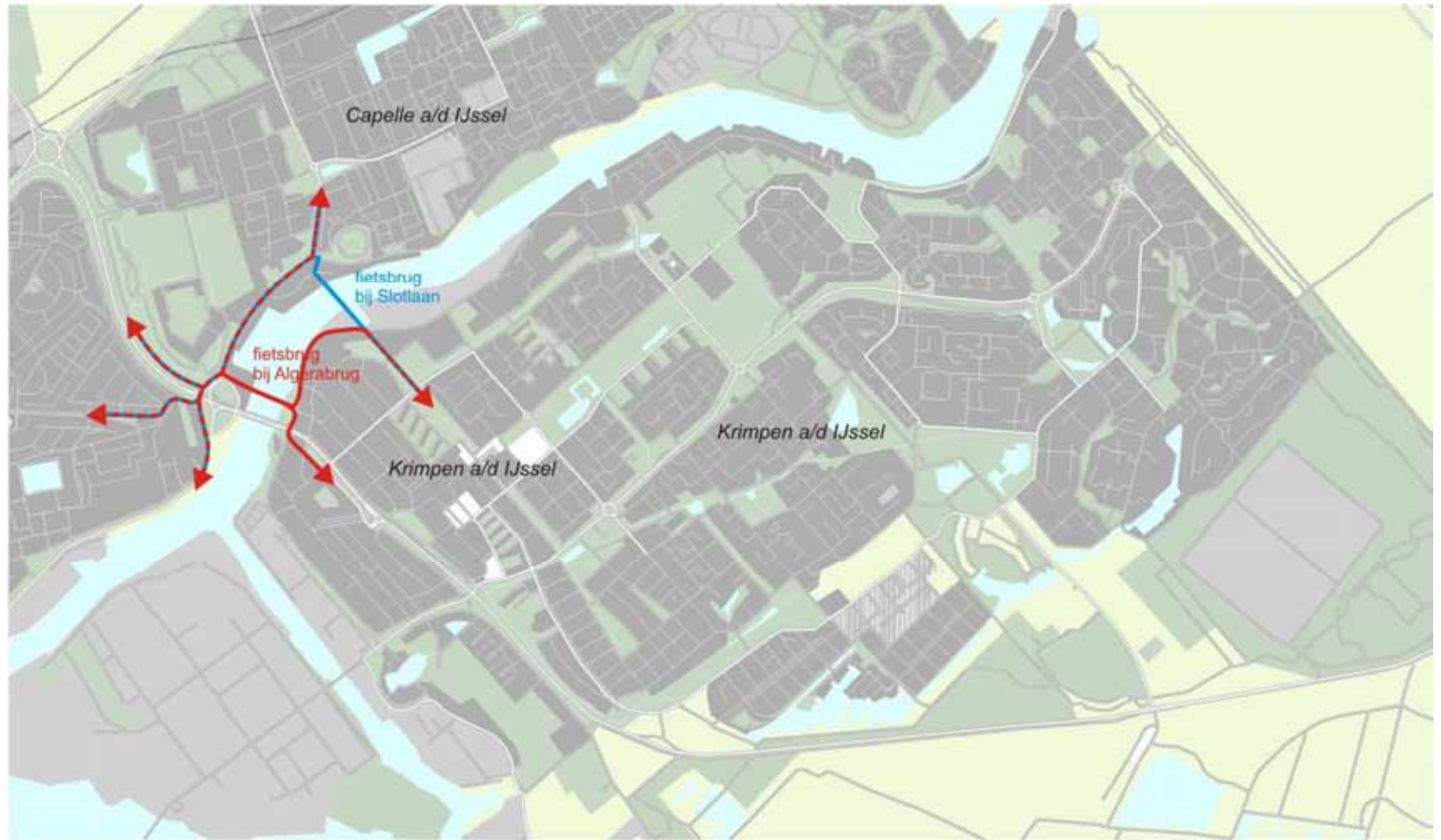
Voor de locatie van de nieuwe fietsbrug over de Hollandse IJssel zijn in principe twee mogelijkheden (zie ook figuur 3.4):

1. vanaf de Molenvlietsingel min of meer rechtdoor naar de Slotlaan in Capelle aan den IJssel;
2. vanaf de Molenvlietsingel via de IJsseldijk en de sluis naar Algeraweg – Ketensedijk in Capelle aan den IJssel.





Figuur 3.3: Wensstructuur (met brug over Hollandse IJssel bij Algerabrug)



*Figuur 3.4: Locaties fietsbrug over de Hollandse IJssel*

De eerste route geeft goede en logische doorverbindingen met Capelle; de tweede route is minder gericht op Capelle en meer op Capelsebrug en Rotterdam. Bij de keuze tussen de beide routes is te verwachten dat technische, financiële en nautische aspecten een ruime rol zullen spelen, waarschijnlijk een zwaardere rol dan de kwaliteit voor de fietsers.

De Hollandse IJssel is een vaarroute waarbij een scheepshoogte/masthoogte van 26 meter verwerkt moet kunnen worden. Dat houdt in dat een deel van de brug beweegbaar moet zijn: een vaste brug waarbij de fietsers 26 meter moeten klimmen is ondenkbaar. Bij een combinatie van een vaste brug en een beweegbare brug (net als nu bij de Algerabrug) is er altijd een tussenpijler nodig. Bij de sluis is de ruimte daarvoor aanwezig. Bij de rechtstreekse route voor de fiets naar de Slotlaan moet de pijler komen te liggen in de bocht van de Hollandse IJssel, en daarmee altijd in de weg van de vaarroute naar óf de sluis óf de vaste Algerabrug. Daaraan kan alleen 'ontkomen' worden door een zeer bijzondere brugconstructie: een dubbele ophaalbrug naar de zijkanten (zoals de Magere Brug in Amsterdam), een hoge hefbrug (zoals in Waddinxveen en Boskoop) of een dubbele draaibrug met een zwevende verbinding (plan in Purmerend). Het zal duidelijk zijn dat een brug over de sluis goedkoper en technisch veel eenvoudiger is, terwijl de bediening gemakkelijk met die van de sluis en de Algerabrug te combineren is. Het denk- en ontwerpwerk voor de beide mogelijkheden moet nog gaan beginnen, is sterk gerelateerd aan de vaarroute en is daarmee primair een verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. Uiteraard wil de gemeente daarbij een sterke betrokkenheid.

#### *Overige primaire routes*

Een belangrijk aspect bij de keuze van de overige routes binnen Krimpen aan den IJssel is de ligging van de voorzieningen. In paragraaf 3.2 is aangegeven dat een deel van die bestemmingen geclusterd is in bepaalde gebieden of langs wegen.

Dat heeft geleid tot de volgende primaire routes:

- evenwijdig aan de Hollandse IJssel:
  - . Industrierweg - Oude Tiendweg - Centrum - Nieuwe Tiendweg,
  - . Ouverturelaan - Vijverlaan - Brinkweg - Tenge,
  - . Centrum - Nachtegaalstraat - Parkzoom - Driekamp - Sportsingel;
- dwars op de Hollandse IJssel:
  - . Burgemeester Aalberslaan,
  - . Groenendaal - Zwanenkade - Zwaneneiland - Krimpenerbosweg,
  - . Lekdijk;
- diagonaal:
  - . Vijverlaan/Krimpenerbosweg - Centrum.

Op dit moment is de route Industrierweg - Nieuwe Tiendweg verreweg de belangrijkste; deze route heeft ook de meeste voorzieningen voor de fietsers, maar ligt wel onmiddellijk naast de hoofdstructuur voor auto's. Introductie van een diagonaal Kortland - Langeland met een veel vrijere ligging ten opzichte van de hoofdstructuur van het autoverkeer met bovendien de verbinding tussen een aantal voor fietsers aantrekkelijke locaties, kan een interessante verbetering opleveren. Die diagonaalstructuur is nu alleen als waterverbinding aanwezig, en als fietsroute is het (binnen

de toch in hoofdzaak rechthoekige opzet van Krimpen aan den IJssel) de enige diagonaal met interessante verbindingen met voorzieningen.

#### *Secundaire routes*

Bij de ontwikkeling van een fietsstructuur is naast de hoofdeisen 'dichtheid' en 'veiligheid' ook de hoofdeis 'samenhang' van groot belang. Routes moeten op logische plaatsen op elkaar aansluiten en de maaswijdte moet zodanig zijn dat fietsers vanaf elk willekeurig punt in de gemeente binnen enige honderden meters op een fietsroute terecht kunnen komen. Het secundaire net zorgt voor de samenhang en maaswijdte die alleen het primaire net niet kan geven. Het net van primaire en secundaire routes is weergegeven in figuur 3.3.

#### *Recreatieve routes*

Er zijn recreatieve routes, zoals de Tiendweg tussen Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek, die ook een utilitair karakter hebben als schoolroute. Ook de parallelweg van de N210 heeft zo'n dubbelfunctie, maar voor fietsers overheerst voor deze route het recreatieve karakter door het ontbreken van bebouwing in de omgeving. Een route met uitsluitend een recreatief karakter is de Brekade. In figuur 3.3 staan ook de recreatieve routes aangegeven.

#### *Karakter van de routes*

In het verleden heeft Krimpen aan den IJssel gekozen voor veel fietsverbindingen in de vorm van kortsluitingen. Dat brengt onvermijdelijk met zich mee dat de vele mogelijkheden zich niet

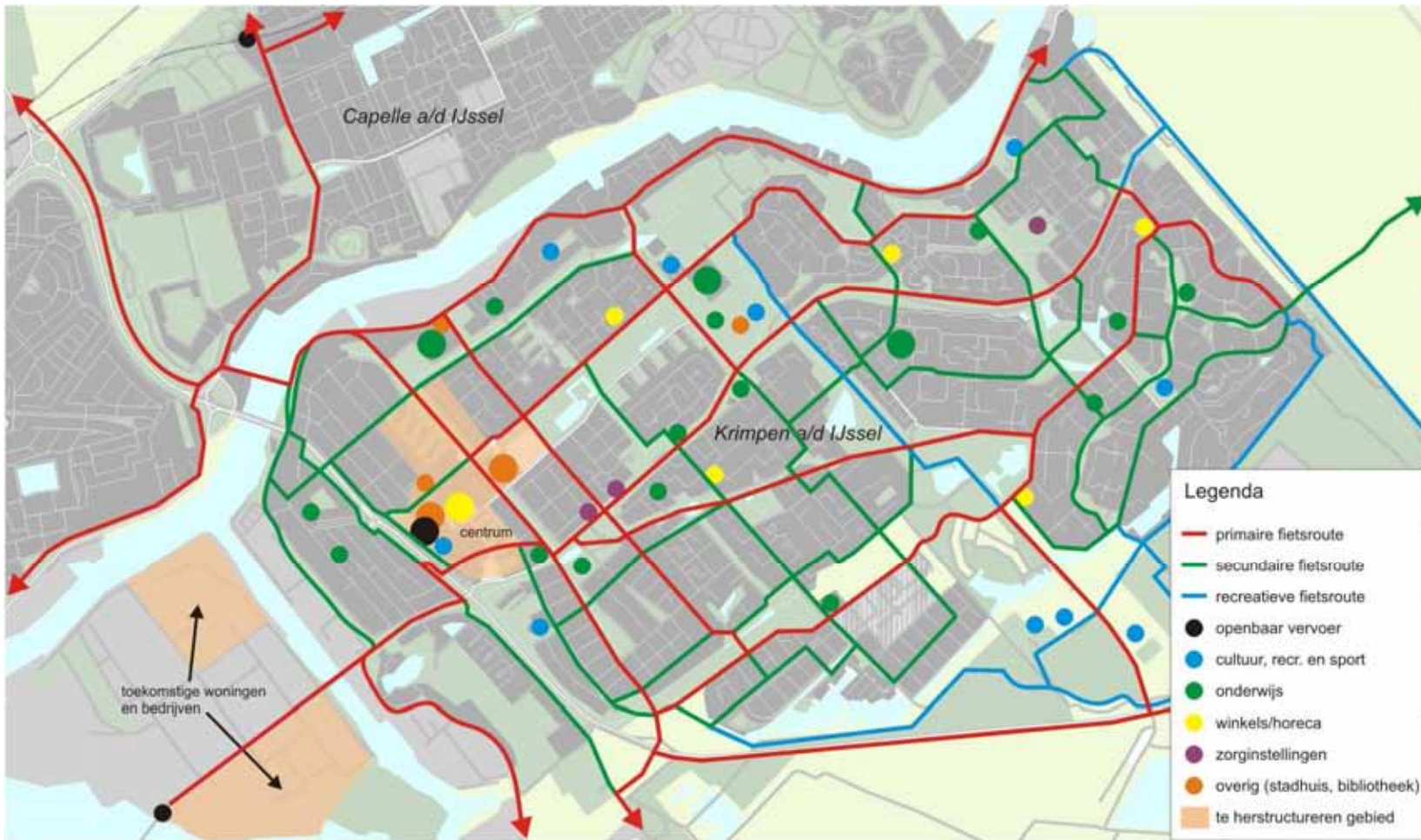
tonen als een compleet net. Er zijn nauwelijks gemeenschappelijke kenmerken. Het verkeersveiligheidsplan heeft rode stroken geïntroduceerd die op sommige plaatsen 'echte' fietsstroken zijn maar op andere plaatsen slechts suggestiestroken waarin ook nog geparkeerd wordt. Een samenhang kan die op die manier niet eens duidelijk worden, en mag ook niet verwacht worden dat de gebruikers die herkennen.

Voor een helderder samenhang is het gewenst om meer structuur te geven aan de fietsroutes. Dat kan door de volgende opzet:

- één belangrijke fietsroute evenwijdig aan de Hollandse IJssel en één belangrijke fietsroute haaks op de Hollandse IJssel worden zeer herkenbaar uitgevoerd door middel van rode vrijliggende fietspaden of van fietsstraten op autoarme routes; dit geldt voor de routes brug Hollandse IJssel – Molenvlietsingel – Vincent van Goghlaan – Tiendweg en Industrierweg – Nieuwe Tiendweg als de belangrijkste routes;
- deze fietsroutes kruisen de hoofdwegenstructuur voor autoverkeer ongelijkvloers, gelijkvloers met verkeerslichten of gelijkvloers met een voorrangregeling voor de fietsers; bij verkeerslichten krijgen fietsers zo mogelijk tweemaal groen per cyclus (op aanvraag); de routes zijn bij voorkeur in asfalt uitgevoerd;
- de overige primaire routes krijgen tenminste een rode fietsstrook; bij kruispunten met de hoofdroutes van het autoverkeer hebben ze geen voorrang, maar bij kruispunten van wegen met een lagere orde wel;

- secundaire routes hebben rode fietsstroken voor zover ze gecombineerd zijn met 50 km/h-wegen van de autostructuur; daarbuiten worden aan de routes geen eisen gesteld;
- kortsluitverbindingen krijgen geen speciaal herkenbare vormgeving.

Het effect van deze opzet is niet alleen een duidelijker herkenbaarheid, maar ook een kleinere stilstandtijd bij verkeerslichten en meer voorrangregelingen ten gunste van fietsers. Als zeer in het oog springende voorziening naast de fietsbrug over de Hollandse IJssel zal een voorstel komen om de kruising Nieuwe Tiendweg – Buys Ballotsingel – Vincent van Goghlaan voor fietsers (en voetgangers) ongelijkvloers te maken. Het totale fietsstructuurplan is (met de brug over de Hollandse IJssel bij de Algerabrug) weergegeven in figuur 3.5.



Figuur 3.5: Fietsstructuurplan Krimpen aan den IJssel

## 4 Aanzet tot uitvoering

### 4.1 Aan te leggen fietsinfrastructuur

Een deel van de infrastructuur voor fietsers is aanwezig en heeft wat kleine aanpassingen, een ander deel vraagt nog plannings- en ontwerpactiviteiten om tot realisering te komen. Die laatste groep (genummerd onder 10) komt in deze paragraaf aan de orde. De volgende projecten kunnen genoemd worden (zie ook figuur 4.1):

1. overleg met Stadsregio en Rijkswaterstaat over opzet van een nieuwe fietsbrug over de Hollandse IJssel, inclusief de vraag welke eisen moeten worden gesteld aan deze verbinding ten behoeve van medegebruik door hulpdiensten;
2. plannen en ontwerpen van de route brug Hollandse IJssel – IJsseldijk – Molenvlietsingel – Buys Ballotsingel – Vincent van Goghlaan – rotonde Carpe Diem – Tiendweg, inclusief een ongelijkvloerse kruising bij de Nieuwe Tiendweg;
3. plannen en ontwerpen van een route tussen de Wethouder Hoogendijktunnel en de kruising Nieuwe Tiendweg – Buys Ballotsingel – Vincent van Goghlaan in samenhang met de reconstructieplannen voor het centrum;
4. planologisch en ontwerptechnisch onderzoeken of (en hoe) het mogelijk is om een diagonale route voor fietsers te kunnen maken tussen Buys Ballotsingel en Vijverlaan/Krimpenerbosweg, min of meer langs de waterlopen die hier aanwezig zijn, ten behoeve van aparte besluitvorming;

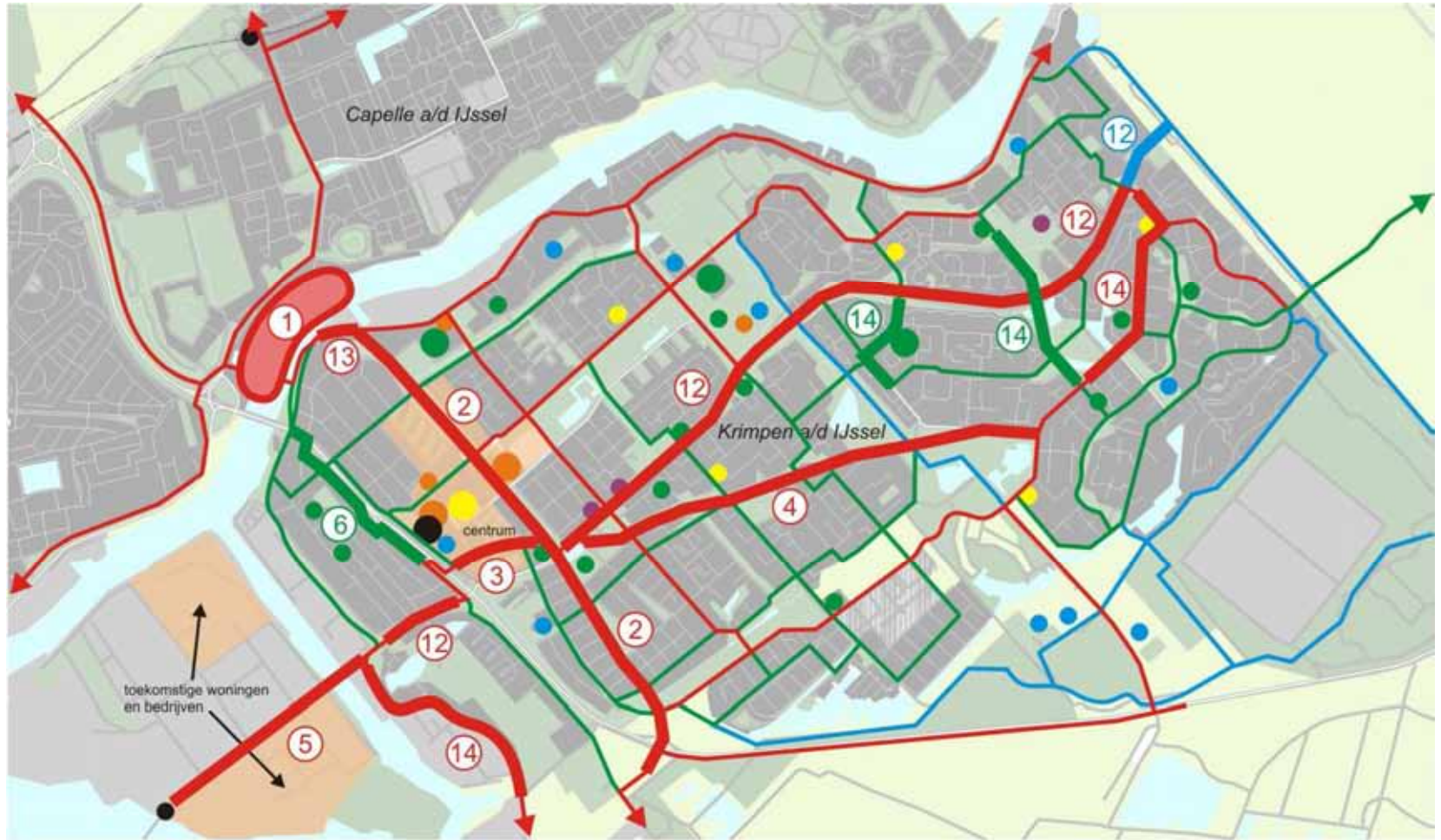
5. vooruitlopend op de plannen voor Stormpolder de fietsroute op de Industrierweg naar/van de Waterbus verbeteren;
6. plannen en ontwerpen van de verbinding Rotterdamseweg – IJsseldijk.

De uitwerkingen en ontwerpen dienen in de geest te zijn van de inhoud van het fietsstructuurplan.

### 4.2 Verbeteringen op locaties waar nu al voorzieningen voor fietsers zijn

Voor dit onderdeel (genummerd boven 10) kunnen de volgende acties/locaties worden genoemd:

11. het verbeteren van de fietspaden van de Nieuwe Tiendweg tot hoofdroutheniveau, met speciale aandacht voor padverbreding, plaatselijk tweerichtingsverkeer, wegdekkwaliteit en verlichting;
12. aanpassen van de parallelroutes van Industrierweg en Nieuwe Tiendweg tot fietsstraten waarop autoverkeer en parkeren is toegestaan, inclusief het waar nodig aanpassen van de voorrangsregelingen;
13. aanpassen van de IJsseldijk tussen fietsafrit waarop autoverkeer en parkeren (plaatselijk) is toegestaan;
14. aanleg van fietsstroken langs de 50 km/h-wegen waarop dat nog niet is gebeurd, zoals de Vijverlaan voorbij de Populierenlaan (oost), Zwanenkade/Una Corda, Middenwetering, Koekoekstraat en de Lekdijk.



Figuur 4.1: Aan te leggen fietsinfrastructuur



## 5 Samenvatting

Naar aanleiding van een naar de gemeente gestuurd rapport en het initiatief van één van de politieke partijen, is in vervolg op het verkeersveiligheidsplan van de gemeente een apart fietsstructuurplan gemaakt. Hierin worden de inzichten van het verkeersveiligheidsplan geactualiseerd naar de laatste inzichten.

Fietsen gebeurt vaak over relatief korte afstanden tussen woningen en voorzieningen zoals scholen en winkelcentra. Daarom is een overzicht gemaakt van de ligging van allerlei fietsaantrekkende voorzieningen, en is het fietsbeleid van provincie, stadsregio en gemeenten nagegaan. Voorts is er rekening gehouden met de inbreidingsplannen van de gemeente in het centrum en in de Stormpolder.

De volgende maatregelen worden voorgesteld:

- overleg met Stadsregio en Rijkswaterstaat over de opzet van een nieuwe fietsbrug over de Hollandse IJssel;
- plannen en ontwerpen van een fietsroute tussen die nieuwe brug en de Tiendweg via IJsseldijk – Molenvlietsingel – Vincent van Goghlaan – rotonde Carpe Diem;
- plannen en ontwerpen van een fietsroute van Wethouder Hoogendijktunnel en Nieuwe Tiendweg/Van Ostadelaan in combinatie met de centrumontwikkeling;
- planologisch en ontwerptechnisch onderzoeken van een rechtstreekse route tussen Nieuwe Tiendweg/Buys Ballotsingel en Vijverlaan/Zwanenkade;
- verbeteren van de Industrierweg in de Stormpolder;

- plannen en ontwerpen van de verbinding tussen de fietsbrug en de Rotterdamseweg;
- verbeteren van de fietspaden langs de Nieuwe Tiendweg;
- aanpassen van parallelwegen van Nieuwe Tiendweg en Industrierweg tot fietsstraten;
- aanpassen van de IJsseldijk tussen nieuwe fietsbrug over de Hollandse IJssel en het verlengde van de Molenvlietsingel;
- aanleggen van fietsstroken langs 50 km/h-wegen waar dat nog niet is gebeurd.

De maatregelen leiden niet tot een verandering in het beleid, maar wel tot een duidelijker herkenbaarheid van de positie van de fiets in het verkeer.