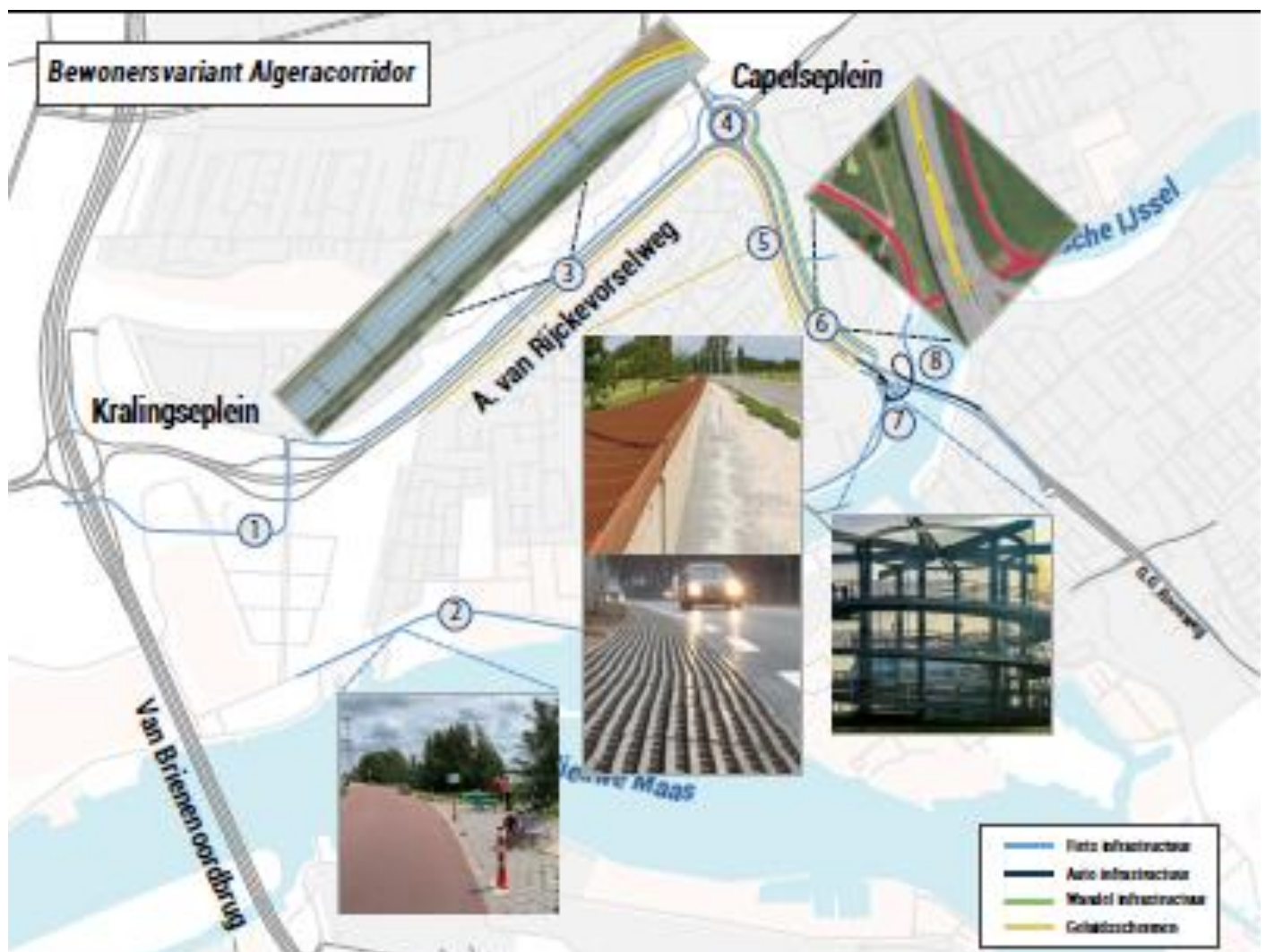


Bewonersvariant Algeracorridor



23 September 2022 (definitief op 1 november 2022)

Dit is de definitieve versie welke gelijk is aan de conceptversie, omdat deze al eerder breed is verspreid en er anders misschien onduidelijkheid ontstaat.



Samenvatting Bewonersvariant Algeracorridor

Het is mogelijk om binnen de bestaande infrastructuur van de Algeracorridor de doorstroming van het verkeer van en naar Polder Krimpenerwaard te verbeteren en gelijktijdig de overlast van geluid en schadelijke stoffen voor Capelse bewoners terug te verminderen. Het daarom niet nodig om 'de A16 te verlengen tot aan de Algerabrug en het Capelseplein om te vormen tot een soort van Kleinpolderplein...'

**“Polder Krimpenerwaard heeft een ontsluitingsprobleem
en Capelle a/d IJssel heeft
daardoor een groot geluids- en milieuprobleem.”**

De Algeracorridor kan misschien nog een klein beetje geoptimaliseerd worden maar meer dan dat kan niet omdat er gewoonweg geen draagvlak voor is onder Capelse bewoners die door het verkeer van en naar Polder Krimpenerwaard overlast ervaren. Dit zijn overigens niet alleen bewoners die nabij de Algeracorridor wonen, maar ook Capellenaren die langs de sluiproutes zoals Slotlaan en Nijverheidstraat (de dijk) en in Kralingseveer (Rotterdam) wonen en zij die in de file staan vanwege de 45.000 voertuigbewegingen, waarvan 5.000 vrachtauto's, die per etmaal van de Algerabrug gebruik maken.

De echte oplossing voor de ontsluiting van Polder Krimpenerwaard ligt niet in Capelle aan den IJssel maar moet elders gezocht worden bijvoorbeeld door de aanleg van wat wel de tweede oeververbinding wordt genoemd. Dat Polder Krimpenerwaard een paar jaar geleden geen geld voor zo'n tweede oeververbinding gekregen heeft betekent niet dat Capelle nu dan maar haar eigen bewoners moet opofferen om wat elders niet gelukt is nu dan maar in Capelle toe te staan...

Een uitgebreide uitleg van de Bewonersvariant Algeracorridor vindt u in de paragrafen hierna. In het kort is de Bewonersvariant als volgt.

Op de Abraham van Rijckevorselweg en op de Algeraweg wordt 1 van de bestaande busbanen een buswisselstrook. In de ochtend wordt de buswisselstrook door de bus gebruikt vanuit de richting Krimpen naar Rotterdam. In de middag maakt de bus gebruik van deze buswisselstrook komende vanuit de richting Rotterdam naar Krimpen. De bussen zijn nooit vol en de file staat altijd maar 1 kant op. Dus deze aanpak belemmert het gebruik van OV niet. De vrijkomende busbaan op de Abram van Rijckevorselweg (AvR) wordt toegevoegd aan het verkeer dat vanuit Rotterdam naar Capelle aan den IJssel rijdt. Twee rijbanen in de richting van Capelle is riant omdat aan de andere zijde van het Capelseplein nabij de twee Shellpompen de AvR slechts 1 rijbaan heeft. Hiermee komen er twee rijbanen beschikbaar die verkeerslichtvrij komende vanuit Rotterdam naar Krimpen rechtsaf het Capelseplein kunnen passeren. Vlak voor de Algerabrug kunnen personenauto's onder het viaduct van de Algerabrug stoplichtvrij de wisselstrook op.

Komende vanuit Krimpen in de richting van Rotterdam zijn er ook twee rijstroken omdat de vrijkomende busbaan wordt toegevoegd. Het Capelseplein kan met drie rijbanen linksaf richting Rotterdam overgestoken worden. Dit alles dus zonder aanleg van extra infrastructuur!

Om de modal shift van auto naar (snel)fiets te faciliteren, komt er een fietstunnel voor fietsers die op of vanaf de Algerabrug gaan zodat auto's daar stoplichtvrij naar de wisselstrook kunnen rijden. Verder komt er een fietstunnel met twee aftakkingen onder het Capelseplein. Een aftakking gaat in de richting van de Alexanderpolder. De andere aftakking gaat in de richting van Metrostation Capelsebrug en komt boven de grond nabij de voormalige Smarttoren. Er wordt een (snel)fietspad aangelegd in de groenstrook langs het Rhijnspoor naar Metrostation Capelsebrug.

Vanaf Metro Capelsebrug wordt het (snel)fietspad langs de AvR doorgetrokken voor (snel)fietsontsluiting van Kralingseveer, het Rivium (5.000 woningen) en Fascinatio naar het Kralingseplein alwaar middels een fietstunnel wordt aangesloten op het fietspad van en naar de Maasboulevard.

De Nijverheidstraat/IJsseldijk wordt op de dijk een fietsstraat - met auto te gast om (snel)fietsers te faciliteren die langs deze weg van en naar de Waterbus, het Rivium en/of Rotterdam fietsen. En het dijklichaam krijgt een recreatieve aankleding met bankjes en afvalbakken aan het water. Hiermee krijgt Capelle hoogwaardige (snel)fietsroutes van en naar Rotterdam. Hoe mooi is dat?!

Waarom een Capelse bewonersvariant?

De leef kwaliteit van veel Capellenaren en vooral voor hen die nabij de Algeracorridor wonen staat onder druk vanwege de toenemende bedrijvigheid en woningbouw in Polder Krimpenerwaard. Over de Algeracorridor rijden gemiddeld 45.000 voertuigen per dag waarvan 5.000 vrachtauto's. Niet alleen bewoners die nabij de Algeracorridor wonen ervaren overlast. Ook Capellenaren die wonen nabij de sluiproutes ervaren overlast zoals sluipverkeer over de Slotlaan, over de Nijverheidstraat (de dijk) en door Kralingseveer. Of Capellenaren die in de file staan vanwege het verkeer van en naar Polder Krimpenerwaard. Dus wie heeft door het verkeer van en naar Polder Krimpenerwaard eigenlijk geen overlast in Capelle?

Deze bewonersvariant Algeracorridor is samen met bewoners door Projectaanjagers Capelle aan den IJssel opgesteld en bestemd voor de Capelse Gemeenteraad die beslist over het welzijn van alle Capellenaren.

Niet alleen de personen die over dit alles beslissen hebben wat aan deze bewonersvariant. Ook de bewoners uit Capelle zelf en uit omliggende gemeenten zoals uit Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Rotterdam of hun bestuurders en ambtenaren en andere bestuursentiteiten zoals de MRDH of PZH kunnen uit deze bewonersvariant opmaken wat het sentiment is onder Capelse bewoners.

De Krimpenerwaard zegt onderdeel te zijn van het Groene Hart, maar in werkelijkheid is de Krimpenerwaard een vestigingsplaats voor zware industrie onder andere in de Stormpolder en het herbergt grote transportbedrijven die hun business elders hebben maar waarschijnlijk goedkoop in de Krimpenerwaard kunnen parkeren. 5.000 vrachtauto's per etmaal over de Algeracorridor is echt veel.

Capelle aan den IJssel wil zelf geen overlastgevende industrie huisvesten en zou daarom voor Capellenaren de bestaande overlast van geluid en schadelijke stoffen veroorzaakt door het wegverkeer van en naar Polder Krimpenerwaard moeten terugdringen naar aanvaardbare proporties.

Verder wonen er blijkbaar nogal wat eigenaren van motorfietsen met een kapotte uitlaat en eigenaren van auto's die geluiden maken alsof ze op een racecircuit rijden in Polder Krimpenerwaard, want ook deze motoren en auto's staan samen met het vrachtverkeer in de top drie van overlastgevers op de Algeracorridor.

In wat het MIRT project wordt genoemd zijn plannen uitgewerkt om de Algeracorridor 'te verbeteren'. Ja, 'verbeteren' in de vorm van een A16 oplossing zodat nog meer auto's en vrachtauto's van en naar Polder Krimpenerwaard kunnen rijden. Maar het heeft niet de bedoeling om de bestaande overlast voor Capellenaren te verminderen. Zo is er onder meer in de MIRT-planvorming een viaduct/fly-over opgenomen op het Capelseplein en een aanleg van een extra rijbaan op de Algeraweg. Verder zijn er geen geluidswallen en andere beperkingen van verkeersoverlast ingetekend en is er onvoldoende rekening gehouden met de modal shift van autoverkeer naar fietsverkeer door middel van aanleg van voldoende fietstunnels.

Omdat wij hier wonen, onze kinderen opvoeden en in Capelle op een fijne manier oud willen worden hebben bewoners daarom het initiatief genomen om dan maar zelf een bewonersvariant uit te werken. Zie ingesloten tekeningen en de toelichting hierop in het vervolg van dit stuk.

Waarom eigenlijk een eigen Capelse bewonersvariant Algeracorridor? Er is toch ook een MIRT participatie waaraan bewoners mogen meedoen? Ja, in het MIRT project zijn ook Capelse bewoners betrokken maar al in een vroeg stadium merkten ze dat er eigenaardige dingen gebeurden. Zoals het tegen elkaar opzetten van enerzijds Capelse bewoners tegen anderzijds bewoners woonachtig in Polder Krimpenerwaard en vertegenwoordigers van aldaar gevestigde bedrijven en ambtenaren in dienst van de gemeente Krimpen aan den IJssel en gemeente Krimpenerwaard. Allen professionals dus. Dat was een ongelijk speelveld tegenover gewone mensen, burgers van Capelle.

Partijen uit Polder Krimpenerwaard die door het verlies van het niet mogen aanleggen van een tweede oeververbinding tussen verkeersplein Ridderster en Polder Krimpenerwaard hebben 'natuurlijk' tijdens de MIRT bijeenkomsten alles op alles gezet om op Capels grondgebied 'de A16 door te trekken tot aan Algerabrug en het Capelseplein om te vormen tot een soort van Kleinpolderplein'.

Saillant detail hier is dat De Grote Kruising in Krimpen aan den IJssel onlangs groots is aangepakt. De vraag is hier niet wat je wel ziet, maar wat zie je hier niet? Wat men niet ziet is een rotonde en men ziet op De Grote Kruising ook geen viaduct, terwijl beide voor de doorstroming van het verkeer echt veel beter geweest zou zijn. Hmm. Dat geeft te denken, toch? Zoiets als wel wensen dat Capelle het groots aanpakt maar zoiets bij jezelf niet gerealiseerd willen zien?

Verder heeft het MIRT project getracht Capelse participanten een geheimhouding op te leggen over hetgeen in het MIRT project werd besproken en uitgewerkt. Natuurlijk is door de Capelse deelnemers daar geen gehoor aan gegeven en hebben de MIRT plannen met andere bewoners besproken. Die dan erg schrokken van de grootsheid daarvan en verontwaardigd waren over de erg matige informatievoorziening die eigenlijk tot op de dag van vandaag nog steeds erg matig is.

Wie weet er in Capelle nu eigenlijk van dat we aan de vooravond staan van beslissingen die het aanzien en de leefbaarheid van onze mooie stad aan de IJssel mogelijk gaan verprutsen?

Uit ontevredenheid met het MIRT proces hebben wij de Projectaanjagers Capelle aan den IJssel samen met bewoners en ondernemers in het voorjaar 2021 een NKO-5 opgesteld. Hierin zijn 16 punten uitgewerkt om Capelse bewoners en de Capelse gemeenteraad te informeren over oplossingsrichtingen die niet opgenomen mochten worden in de door de MIRT opgestelde Notitie Kansrijke Oplossingen met 4 oplossingsrichtingen. Als parodie op deze NKO-4 is daarom gekozen voor de naam NKO-5.

In de MIRT NKO met 4 oplossingsrichtingen staan de contouren van de later gemaakte tekeningen die het MIRT projectteam in de herfst 2022 aan de Capelse Gemeenteraad zal verstrekken. Deze Bewonersvariant Algeracorridor concurreert dus feitelijk met 4 MIRT varianten.

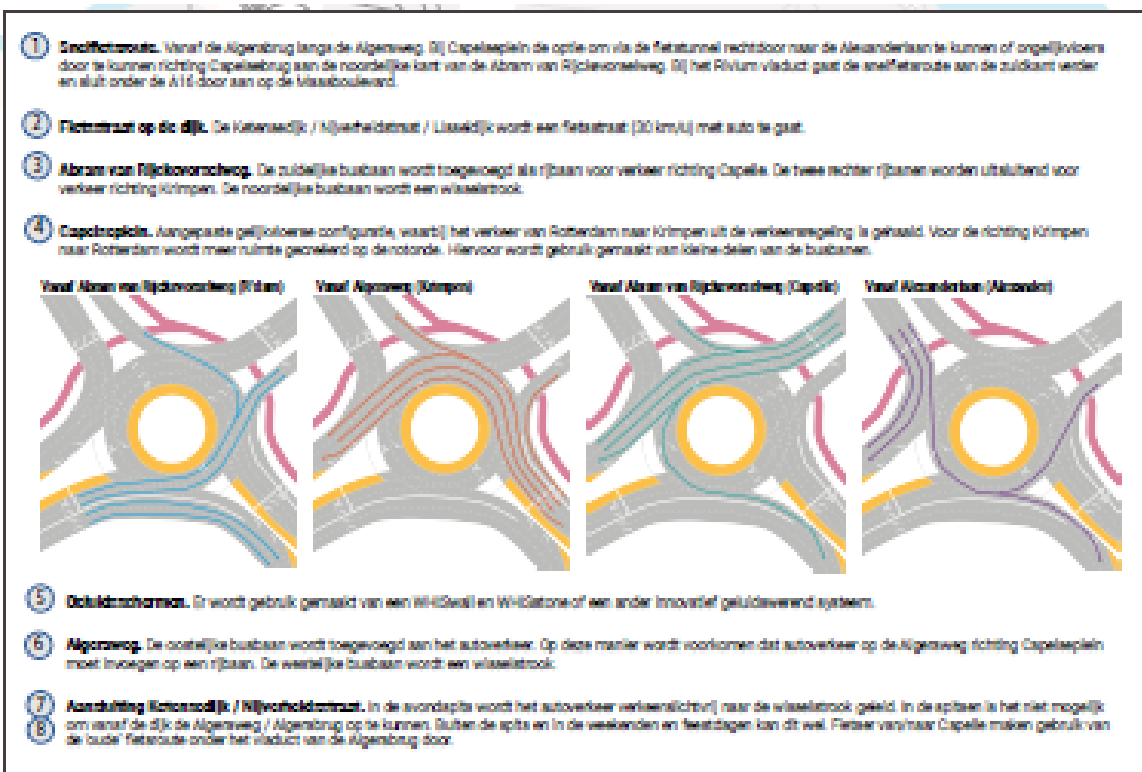
Maar naast deze NKO-5 is er input geleverd op de Capelse Toekomstvisie, zijn zienswijzen ingediend bij PZH, zijn er ludieke acties geweest zoals het uitdelen van flyers aan Krimpense automobilisten tijdens Valentijnsdag, is er ingesproken tijdens commissievergaderingen, informeren bewoners andere bewoners onder andere tijdens WOP-vergaderingen en is deelgenomen aan Projectgroep Algeracorridor met betrekking tot de Korte Termijnaanpak (KTA). Waardoor er nu fluisterasfalt is aangebracht er borden op de Algeraweg staan met foto's van wijkbewoners die bestuurders oproepen niet sneller dan 50 km/u te rijden, zijn matrixsnelheidsborden geplaatst en wordt melding gemaakt dat de Politie ook controleert op geluidsoverlast. Wat KTA betreft heeft Capelle prima met enkele knelpunten meegedacht en uitgevoerd. Maar we zijn er dus nog niet.

Verder moet gezegd worden nadat met diverse MIRT projectmedewerkers en met senior beleidsmedewerkers van de MRDH langs de Algeracorridor is gefietst en Capelse bewoners die langs de corridor wonen in hun tuinen zijn bezocht, het besef is doorgedrongen dat een eigen Capelse Bewonersvariant van waarde is in de besluitvorming voor de lange termijn richting het jaar 2030. Dus met dank aan de MRDH ligt nu voor u de Capelse Bewonersvariant Algeracorridor. Binnen de bestaande infrastructuur kunnen we de doorstroming van het verkeer van en naar Polder Krimpenerwaard verbeteren en gelijktijdig de overlast van geluid en schadelijke stoffen voor alle Capellenaren verminderen. Een win-win!

Door medewerkers van Studio Bereikbaar is goed geluisterd naar bewonerswensen en deze hebben ze vertaald naar in dit document opgenomen tekeningen. In versie 1 van dit document is alles inclusief de tekeningen van Studie Bereikbaar nog in concept. Een disclaimer dus. De nummers die in de tekeningen vermeld staan sluiten aan met de volgende (sub)paragrafen.

De nummering is nog niet helemaal logisch, maar door de nummering gelijk te houden is de leesbaarheid ervan toegenomen. De tekeningen zijn wazig. In een latere versie zal deze wel scherp zijn weergegeven.





1. (Snel)fietstroute tussen Capelle en Rotterdam

Capelle, Nieuwerkerk en Krimpen hebben eigenlijk geen vloeiende (snel)fietsverbinding van en naar Rotterdam. Ja, via de 's-Gravenweg (fietsroute F20) over verkeersdrempels en laverend tussen de auto's door valt er wel te fietsen. En ook onderlangs de dijk (Nijverheidstraat) ligt er een fietspad, maar deze kent vele gevaarlijke kruisingen.

Er is Euro 90 mln. (minus besteding in Krimpen) beschikbaar vanuit de MIRT en circa Euro 3 mln. als het snelfietspad door de wijk 's-Gravenland niet doorgaat en circa Euro 4 mln. voor de verbetering van de fietsroute over de dijk.

Dit is de kans voor Capelle om betaald door anderen een prima functionerend (snel)fietspad met fietstunnels naar Rotterdam aan te leggen.

1.1 Fiets/voetgangerstunnel Ketensedijk (Algerabrug)

Komende vanaf de Algerabrug gaat men via het dijklichaam of via een fietsspiraal naar een aan te leggen fiets/wandeltunnel onder de afslag van de Algeraweg door. Zie de zwarte pijlen in de foto hiernaast voor de locatie van deze tunnel.

De Fietsspiraal (foto op de projectie bij getal 7) geeft de mogelijkheid om binnen een relatief klein oppervlak toch een behoorlijk hoogteverschil per fiets te overbruggen.

Een andere mogelijkheid is om via het aldaar aanwezige stuk grond het hoogteverschil tussen de aan te leggen tunnel en de Algerabrug te overbruggen. Opgemerkt moet worden dat met de sterke opkomst van de e-bike en het vele scooter- en bromfietsverkeer overbruggen van hoogteverschillen voor (e)fietsen steeds minder een issue is en wordt.



1.2 Fietsers van/naar Capelle onder viaduct Algerabrug

Voorheen toen we nog met zijn allen boven op de dijk fietsen maakten fietsers en bromfietzers die van en naar Capelle gingen gebruik van de twee fietspaden onder het viaduct van de Algerabrug (Ketensedijk). Zie rechts op de foto bij punt 1.1. Deze twee fietspaden zijn weggehaald ten tijde van de aanleg van de wisselstrook op de Algerabrug. Gelijktijdig met de omvorming van de dijk naar fietsstraat – auto te gast kan deze route worden hersteld. Door deze fietsers onder dit viaduct van en naar Capelle te laten fietsen ontlast dit het fiets/voetgangerstunneltje onder de Algeraweg nabij de begraafplaats. Deze tunnel wordt veelvuldig gebruikt en iedere vermindering van fiets- en wandelverkeer is meegenomen en komt aldaar de veiligheid ten goede.

1.3 Fietspad langs de Algeraweg verbreden

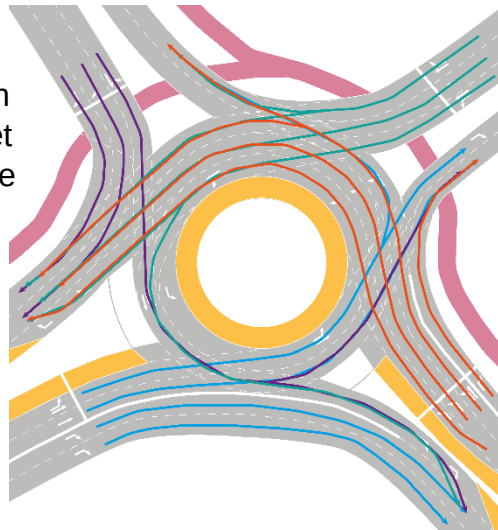
Tussen de Algeraweg en de Rondelen loopt een fietspad. Deze is nu veel te smal. Deze moet worden verbreed en witte markeringslijnen moeten de rijbanen visueel scheiden. Naast dit fietspad moet een wandelpad komen met bankjes en afvalbakken zodat het aantrekkelijk wordt om ook daar een blokje om (hard) te lopen. Tevens moeten ‘sluizen/verdiepingen/ribbels’ de snelheid van bromfietzers omlaag brengen. Binnen de bebouwde kom mogen bromfietsen slechts 30 km/u als ze op het fietspad worden uitgenodigd. Veel bromfietzers rijden vaak nog harder dan de maximale constructiesnelheid van 45 km/u. De wegbeheerder, Capelle dus, kan met deze aanpassingen dit fiets/wandelpad voor iedereen veiliger en aantrekkelijker maken.

1.4 Fietsbrug over ‘Blinkerttunnel’

Nu ligt er een rare fietslus om de Schönberglaan over te steken. Door de aanleg van een fiets/voetgangersbrug direct langs de Algeraweg neemt niet alleen de veiligheid toe maar wint deze fietsroute ook aan populariteit.

1.5 Fietstunnel Capelseplein – richting Alexanderpolder

Door de aanleg van een sociaal veilige fiets/voetgangerstunnel onder de AvR door ter hoogte van het Capelseplein in de richting van en naar de Prins Alexanderpolder verbetert dit niet alleen de fietsveiligheid en maakt het deze fietsroute nog aantrekkelijker omdat er tijdswinst behaald wordt, maar het verbetert tevens de doorstroming van het autoverkeer op het Capelseplein omdat verkeerslichten vervallen. Op het plaatje hiernaast is dit traject een vette rode lijn.



1.6 Fietstunnel Capelseplein – richting Metro Capelsebrug (Smarttoren/Rhijnspoor)

Gelijktijdig met de aanleg van het sociaal veilige fiets/voetgangerstunnel onder de AvR door naar Alexander komt er een fiets/wandeltunnel in de richting van Metrostation Capelsebrug die boven de grond uitkomt nabij de Smarttoren in de groenstrook van het Rhijnspoor. Dit kan een combinatietunnel worden met een ingang/uitgang naar Alexander en ingang/uitgang naar de Smarttoren.

Het idee is om deze fiets/wandeltunnel sociaal veilig onder het Capelseplein aan te leggen met de mogelijkheid om op het Capelseplein zelf te recreëren. Met de aanleg van een stadsparkje op het Capelseplein zelf realiseren we in Capelle weer een andere doelstelling namelijk het vergroenen van de buitenruimte. Op het plaatje bij paragraaf 1.5 is dit traject een vette rode lijn dat om het Capelseplein heen gaat maar de bedoeling is dus onderdoor met toegang tot het Capelseplein zelf.

1.7 (Snel)fietspad langs het Rhijnspoor van en naar Metrostation Capelsebrug

Als we het fiets/voetgangerstunneltje uitkomen bij de Smarttoren, dan is er genoeg ruimte in de groenstrook tussen de AvR en het Rhijnspoor in om een snelfietspad met wandelgelegenheid aan te leggen dat loopt van en naar Metrostation Capelsebrug.

Na realisatie van dit verkeerslichtvrije en snelle fiets- en wandeltraject tussen de Algerabrug en Metrostation Capelsebrug wordt de modal shift van auto naar OV gefaciliteerd. Niet alleen voor bewoners uit Polder Krimpenewaard maar ook voor bewoners uit Capelle aan den IJssel en vanaf het Capelseplein zelfs vanuit Nieuwerkerk aan den IJssel.

1.8 (Snel)fietspad langs de AvR naar de Rotterdamse Maasboulevard

Nabij Metrostation Capelsebrug ligt al een stuk fietspad evenwijdig aan de AvR. Deze wordt doorgetrokken tussen de AvR en de autowasstraat in naar Kralingseveer alwaar bewoners die daar wonen van dit snelfietspad gebruik kunnen maken. Er kan vanaf hier gekozen worden om het snelfietspad van en naar Rotterdam aan deze zijde te handhaven of aan de overzijde (Riviumzijde) aan te leggen. Deze keuze komt ook nog een keer bij het Riviaduct en bij de Peplemoverbrug.

Danwel wordt er elders onder/boven de AvR een fietskruising aangelegd. In alle gevallen kunnen bewoners uit Fascinatio en het nieuwe Rivium met 5.000 te realiseren woningen vlot van en naar Rotterdam (snel)fietsen of wandelen. Op het Kralingseplein komt er een tunnel die aansluit op het bestaande fietspad dat weer aansluit op de Maasboulevard.

Door de aanleg van een fietstunnel onder het Kralingseplein door kunnen (snel)fietsers en bromfietzers en wandelaars die van de Van Brienenoordbrug gebruik maken direct rechtdoor en de rare olifantenslurflus laten voor wat deze is en zich veel vlotter van en naar Rotterdam-Centrum verplaatsen. De sociaal onveilige onderdoorgang onder de Van Brienenoordbrug en Autostrada wordt daarmee ook vermeden.

2. Fietsstraat dijklichaam (Nijverheidstraat/IJsseldijk)

(Snel)fietsers en bromfietsen maken nu nog gebruik van het pad onderlangs de dijk. Bij de Oude Zeeheldenbuurt leidt dit tot conflicten nabij het holletje aldaar met bewoners die daar wonen en parkeren. Omdat onderdijs honden los mogen lopen zijn er ook conflicten tussen honden en (snel)fietsers en bromfietzers die ook zich niet houden aan de maximumsnelheid op een fietspad van 30 km/u maar zeker 50 km/u of nog sneller hier voortscheuren. Opgemerkt wordt dat sinds 1999 (!!) in Nederland bromfietsen (en dus nu ook Speed Pedelecs) van de rijbaan gebruik moeten maken binnen de bebouwde kom. In Rotterdam is dat ook gewoon zo. Maar in Capelle worden ze gewoon nog 'uitgenodigd' op het fietspad. Verder is de onderlangse route gevaarlijk voor de (snel)fietsers vanwege de onoverzichtelijke gevaarlijke kruisingen met afslaand en oprijdend (vracht)autoverkeer.

De oude situatie moet worden hersteld waarbij (snel)fietsers, scooters, brommers en wielerpelotons op de dijk rijden en waar 'auto's te gast worden'. De snelheid van auto's zal op de dijk worden beperkt door de aanleg van wegversmallingen met plantenbakken en door het plaatsen van bankjes met afvalbakken aan de zijde van de IJssel en voetgangers-oversteekplaatsen daarnaartoe. Op de foto hiernaast genomen in Polder Krimpenerwaard toont dat dit eenvoudig te realiseren is.



Met iedereen op de dijk behaald Capelle gelijk een andere doelstelling. Namelijk bewoners meer in verbinding brengen met de naamgever van onze stad, de rivier de IJssel. Verder zal door het verhinderen van sluipverkeer over de dijk naar de wisselstrook tijdens de spijtijden het verkeersaanbod drastisch dalen en de dijk veiliger worden.

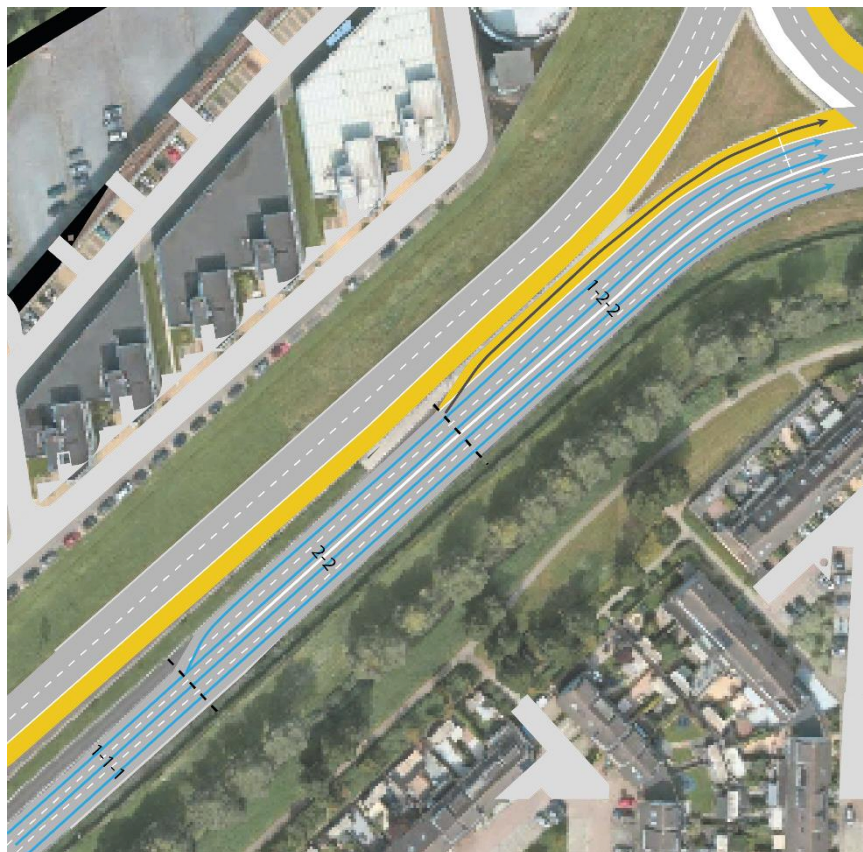
Ook doordat (snel)fietsers en bromfietsen op gelijke hoogte van dezelfde weg gebruik maken als de (vracht)auto's wordt de kans van ongelukken op de gevaarlijke kruisingen geringer. Men ziet elkaar. Sterker nog, (snel)fietsverkeer en bromfietsers die zich vanuit Rotterdam naar Capelle verplaatsen bevinden zich aan de IJsselzijde en daar zijn geen kruispunten, maar slechts een enkele uitrit.

Het pad onderlangs wordt een wandelpad met hardlooprouten. Honden kunnen ongestoord worden uitgelaten. Met de plaatsing van bankjes met afvalbakken en de aanleg van bomen aan beide zijden van dit wandelpad en met de aanleg van parkjes in de groenstrook wordt de gezelligheidsdoelstelling ook gelijk gehaald. Hoe mooi is dat?!

3. Abram van Rijkevorselweg toevoegen busbaan richting Capelle

Door vanaf het kruispunt van Metrostation Capelsebrug op de AvR in de richting van Capelle de busbaan aan het verkeer toe te voegen zijn er in plaats van twee rijbanen ineens drie rijbanen op de AvR die vijf rijbanen wordt ruim voor het Capelseplein (zie op de tekening de getallen $1+2+2=5$). De bus (zwarte lijn in gele vlak) krijgt ruim voor het Capelseplein daar een baan om 'voor te piepen' op het overige verkeer.

Aan de zijde richting Rotterdam blijft het twee rijbanen. De overgebleven busbaan wordt in de ochtend gebruikt om richting Metrostation Capelsebrug en Rotterdam te rijden. In de middag maakt de bus gebruik van deze busbaan om richting Krimpen aan den IJssel en verder Polder Krimpenerwaard in te rijden. Files staan er alleen of in de ochtend of in de middag. Dus het busverkeer zal geen last van deze herindeling ondervinden.



Overigens is gebleken dat de bussen nooit vol zitten, ook niet tijdens de spitsen. Blijkbaar zijn bewoners uit Polder Krimpenerwaard te veel gehecht aan hun auto om de Algerabrug over te steken.

4. Inrichting Capelseplein



De bewonersvariant gaat ervan uit dat binnen de bestaande infrastructuur er een verbetering in de doorstroming kan plaatsvinden. Er hoeven geen extra rijbanen aangelegd te worden of viaducten/flyovers op het Capelseplein. Ook hoeft het verkeersplein Capelseplein niet te worden verplaatst. Zie alle lijnen en hoe mooi het verkeer evenwichtig op het Capelseplein wordt afgewikkeld?!

4.1 Capelseplein richting Algerabrug

Zie de grote foto bij paragraaf 3. De overgebleven vier rijbanen (2+2=4) op de AvR worden ruim voor het Capelseplein evenredig verdeeld. Er zijn dan twee rijbanen beschikbaar voor rechtdoor naar Capelle. Welke aan de overzijde van het Capelseplein overgaan in 1 rijbaan nabij de twee Shellstations. Blijkbaar is daar 1 rijbaan voldoende. Dan zijn de twee rijbanen daarvoor zeker ruim voldoende om het verkeerslicht te passeren.

De resterende twee rijbanen gaan verkeerslichtvrij naar de Algerabrug. Door het rechtsaf verkeerslicht vrij te maken zal dit de doorstroming naar Polder Krimpenewaard absoluut verbeteren. Doordat er dan op het Capelseplein door (vracht)auto's minder zal worden gestopt en opgetrokken zal dit de overlast van geluid en schadelijke stoffen verminderen.

Belangrijk is wel dat er handhavingsmaatregelen worden getroffen om als het verkeerslicht er niet meer is, weggebruikers op rustige tijden daar geen misbruik van kunnen maken door sneller te rijden dan 50 km/u. Er komt een rijbaanverhoging tussen de twee rijbanen naar Capelle en de twee rijbanen naar de Algerabrug om net als op een Turborotonde baanwissels te voorkomen (verhinderen).

4.2 Capelseplein vanuit Alexander naar de Algerabrug en Capelle

Belangrijk om te weten is dat de gemeente Rotterdam onlangs de Prins Alexanderlaan heeft teruggebracht van vier naar twee rijbanen. Er was te veel sluipverkeer vanaf Polder Krimpenerwaard van en naar de A16. Dus Rotterdam doet er best wat aan om de Prins Alexanderpolder sluipverkeervrij te houden.

Afijn. Als men dan toch via deze route op het Capelseplein aankomt dan kan men nog steeds net als voorheen naar Capelle en de Algerabrug rijden. Men kan naar de Algerabrug niet direct invoegen op de twee rijbanen vanaf de AvR die verkeerslichtvrij rechtsaf slaan naar de Algerabrug omdat hier een rijbaanverhoging ligt.

Men rijdt eerst een stukje over de voormalige busbaan de Algeraweg op alwaar men vlot daarna zal invoegen. De bus vanaf Metrostation Capelsebrug in de richting van de Algerabrug zal hier geen hinder van ondervinden omdat deze in de verkeersregeling al vanaf een eigen rijbaan op de AvR prioriteit op het Capelseplein krijgt en mag 'voorpiepen'. Verkeer naar Capelle gaat soepel linksaf.



4.3 Capelseplein naar Rotterdam en naar Alexanderpolder en naar Capelle



Op het Capelseplein richting Rotterdam komt het verkeer aan via twee rijbanen vanaf de Algeraweg en zal op het Capelseplein zelf vier opstelstroken tellen. Voor rechtsaf naar Capelle komt er een rijbaanverhoging om misbruik van deze rijbaan te voorkomen. De overgebleven drie rijbanen gaan links af de rotonde over om op de AvR met een invoegstrook over te gaan in twee rijbanen richting Rotterdam. De meest rechterrijstrook van deze drie rijbanen kan ook gebruikt worden om naar de Alexanderpolder te rijden. Doordat de bovengrondse fietspaden door fiets/voetgangerstunnels worden vervangen (zie de rode lijnen) zal de verkeersafwikkeling

op het Capelseplein in zijn geheel vlotter en veiliger verlopen.

5. Geluidswerende maatregelen en beperking schadelijke stoffen

De opgesomde aanpassingen zijn alleen acceptabel als gelijktijdig er een aantal maatregelen worden getroffen om huidige en te verwachten overlast van geluid en schadelijke stoffen te verminderen. Met andere woorden: bewoners hebben al overlast en willen dat al heel lang verminderd zien. Dit is de kans op dat te bereiken.

5.1 Geluidsschermen

Aan de AvR en Algeraweg staan al geluidsschermen aan de 's-Gravenlandzijde. Aan de Rondelen zijde staat er helemaal niets.

Aan de s'-Gravenlandzijde staan langs de AvR drie soorten geluidsschermen. Nabij Kralingseveer zijn dat houten schermen. Nabij de Haydenstraat is dat een lage glazen wand. Voor het Capelseplein, nabij het Capelseplein en langs de Algeraweg zijn het een soort Lavastenen in een kooi die inmiddels door groen is overgroeid. Langs de Algeraweg is het opvallend dat de bestaande geluidswal varieert in hoogte terwijl de bebouwing daarvoor geen aanleiding geeft.

Zo ongeveer acht wethouders terug en circa 15 jaar geleden hebben bewoners zich er jarenlang voor ingespannen om deze geluidswallen geplaatst te krijgen. Bewoners zijn nu alweer jaren bezig om deze geluidswallen verbeterd te krijgen en het oog wil ook wat om het aanzien van deze drie verschillende wallen terug te brengen naar 1 soort. Er is veel innovatie op het gebied van geluidswallen. Zo zijn er blijkbaar WHISwall en WHISstone geluidswallen die nog niet eens erg hoog hoeven te zijn om effectief te zijn. Samen met andere maatregelen kunnen ze naast de vermindering van geluid zelfs schadelijke stoffen afvangen. Dit zijn slechts voorbeelden en nader onderzoek moet uitwijzen wat de beste geluidswallen zijn voor de Algeracorridor aan de 's-Gravenlandzijde.

Aan de Rondelenzijde hebben de bewoners nog meer dan in 's-Gravenland overlast. Hoe hoger men woont hoe groter blijkbaar de geluidsoverlast.

Aan de Rondelenzijde van de Algeraweg zal waarschijnlijk een andere geluidswal moeten komen dan wat aan de 's-Gravenlandzijde nodig is. Dit moet worden onderzocht en er moet samen met bewoners van de Rondelen worden beslist waar men uiteindelijk tegen aan wil kijken.

5.2 Fluisterasfalt

Onlangs is er voor de Korte Termijn Aanpak (KTA) fluisterasfalt aangelegd op de Algeraweg. Als dit helpt dan zal fluisterasfalt op zowel de AvR als ook op het Capelseplein als ook op de Algeraweg een vast onderdeel van de weginrichting en wegonderhoud moeten blijven.

5.3 Milieuzone

Ondertussen is het niet vreemd meer dat er milieuzones worden ingesteld. Soms is dit alleen voor vrachtauto's soms is het ook voor vrachtauto's en personenauto's samen. Het ligt binnen de macht van de gemeente Capelle aan den IJssel om een milieuzone in te stellen op de Algeracorridor. Dit vermindert het niveau van schadelijke stoffen.

5.4 Handhaving van snelheid

Het is bewezen dat verkeer dat hard rijdt meer geluidsoverlast veroorzaakt en zorgt voor uitstoot van schadelijke stoffen dan dat men zeg circa 50 km/u rijdt. Verder is een gelijkmatige lage snelheid beter voor de doorstroming. De AvR en de Algeraweg worden buiten de spitsen gebruikt als een racebaan. Motoren en auto's doen aan wegraces en hebben vaak iets dat klinkt als een kapotte uitlaat.

Door te handhaven op 50 km/u bijvoorbeeld middels een trajectcontrole tussen kruispunt Metrostation Capelsebrug en de Algerabrug en door roodlicht camera's met snelheidsmeting te plaatsen wordt het voor de bestuurders van dit soort van auto's en motoren een stuk minder aantrekkelijk om sneller dan 50 km/u op de AvR en Algeraweg te rijden.

Verder is het nodig dat de bussen op de busbaan ook niet sneller dan 50 km/u rijden. Bussen die sneller over de busbaan rijden dan dat 'trekken' als het ware automobilisten mee in een hogere snelheid.

5.5 Beperking toegang van vrachtauto's - tijden

Vrachtauto's zijn naast de raceauto's en racemotoren de grote overlastgever. Bijvoorbeeld als ze vroeg in de ochtend een collega aan de andere zijde van de weg zien en even toeteren. Of lading blijkbaar niet vast genoeg is gemaakt en dus herrie maakt. Ook het motor- en bandengeluid is goed te horen. Zeker omdat vrachtauto's geen incident zijn op de Algeracorridor maar er 5.000 van per etmaal passeren.

Daarom is het nodig dat er bijvoorbeeld op werkdagen tussen zeg 21:00 en 07:00 niet door vrachtauto's over de Algeracorridor gereden mag worden. En op zondagen en feestdagen helemaal niet. Dit is helemaal niet zo'n vreemde maatregel. Buiten Nederland zijn daar allerlei variaties op. Binnen Nederland ook. Denk bijvoorbeeld aan winkelgebieden waar laden en lossen ook slechts binnen een bepaald tijdsbestek mag plaatsvinden. Ook dit is door Capelle aan den IJssel als wegbeheerder zelf te regelen. Er zullen uitzonderingen nodig zijn, bijvoorbeeld voor het bevoorraden van supermarkten. Dat is allemaal in te regelen.

5.6 Beperking van toegang van vrachtauto's - overgewicht

Door het installeren van weeglussen op Capels grondgebied nabij het Kralingseplein en de Algerabrug wordt overbeladen van vrachtauto's tegengegaan. Overbeladen vrachtauto's maken niet alleen meer herrie en stoten meer schadelijk stoffen uit, in het verkeer zijn ze ook nog eens erg gevaarlijk.

6. Algeraweg

Op de Algeraweg wordt een busbaan toegevoegd aan de Rondelenzijde waardoor er zowat direct vanaf de Algerabrug twee rijbanen beschikbaar zijn om te rijden naar Capelseplein alwaar op de rotonde drie rijbanen beschikbaar zijn om de AvR op te rijden en daarna tot aan Rotterdam-Centrum twee rijbanen beschikbaar zijn. In Polder Krimpenerwaard zijn er op de N210 helemaal geen twee rijbanen per rijrichting beschikbaar. Personen die over de Algeracorridor reizen worden uitstekend bediend.



Daar is geen uitbreiding van infrastructuur voor nodig en al helemaal geen Kleinpolderpleinachtige oplossing op het Capelseplein. De overgebleven busbaan wordt een buswisselstrook. In de ochtend door de bus te gebruiken Polder Krimpenerwaard uit en in de middag is de buswisselstrook te gebruiken Polder Krimpenerwaard in, zie voor de plaats van de buswisselstrook de gele lijn op de tekening.

7 + 8 Viaduct Algerabrug

Zowel tijdens de ochtendspits en de avondspits is het niet mogelijk om gebruik te maken van de wisselstrook sluiproute Slotlaan (Capelle-Centrumzijde) en van de Nijverheidstraat/IJsseldijk (Riviumzijde). Dit hoeft ook niet omdat de hiervoor geschetste maatregelen passend zijn om meer van de wisselstrook gebruik te maken. Doordat er een fiets/voetgangerstunnel komt kan dit zelfs stoplichtvrij. Sterker nog, tot nu toe werd de wisselstrook onvoldoende benut en dat zal na invoering van deze maatregelen een stuk beter worden.

Buiten de spitsen om en dus ook in het weekend en op feestdagen geldt deze regel niet. Uiteindelijk zijn Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel met elkaar verbonden en is de brug voor lokaalverkeer tussen de stadskernen belangrijk. Bewoners die bijvoorbeeld in Capelle-West of 's-Gravenland of in Middelwatering wonen hoeven zelf niet overlastgevend te worden en door woonwijken heen moeten sluisen om buiten de spitsen de Algerabrug te gebruiken.

9. MIRT miljoenen zijn vestigingsplaatssubsidie voor Polder Krimpenerwaard

Polder Krimpenerwaard heeft veel bedrijfsactiviteiten, transport en zware industrie. Op zich is het niet raar dat deze bedrijven daar gezien de historie zitten. Wel is het raar dat de MIRT miljoenen blijkbaar een soort van vestigingsplaatssubsidie zijn om de overlastgevende bedrijven daar te houden.

Veel bedrijven zullen zich vast realiseren dat ze in Polder Krimpenerwaard niet duurzaam gevestigd zijn en weten dat niet ver in de toekomst ze zullen moeten verhuizen naar een plek waar wel expansie mogelijk is of waar een concullega bedrijf ineens onderdeel vormt van hetzelfde conglomeraat en erop kosten bespaard kan worden door nog inniger met elkaar samen te werken.

Krimpen aan den IJssel zal zich er vast op beroepen dat veel van haar inwoners werkzaam zijn in de plaatselijke zware industrie. Echter, gezien het vele autoverkeer dat in de ochtend over de Algerabrug bijvoorbeeld de Stormpolder inrijdt bevestigt het vermoeden dat er niet zoveel Krimpense inwoners met een broodtrommel achterop de fiets lokaal werken. Nee, de bewoners van Polder Krimpenerwaard wonen misschien zomaar heel erg mooi in het groen en rijden met hun auto op en neer over de Algerabrug van huis naar werk...

De MIRT miljoenen kunnen daarom beter besteed worden om de overlast in Capelle terug te dringen en de bedrijven die op de Algeracorridor overlast veroorzaken te helpen verhuizen naar een plek waar ze beter voor BV Nederland renderen.

In het MIRT project mag dit punt helaas niet besproken worden. Iedereen kan verzinnen hoe de verkeersstromen lopen en wat de rol van de bedrijven in Polder Krimpenerwaard daarin is.

Het zou logisch zijn om eerst een integrale omgevingsanalyse te maken van waarom de doorstroming op de Algeracorridor zo matig is en pas dan met infrastructurele voorstellen te komen.

***Vaak kan iets op verschillende wijze worden aangelopen om hetzelfde effect te bereiken.
Misschien zelfs wel tegen lagere kosten.***

10. Polder Krimpenerwaard helpen met ontwikkelen eigen mogelijkheden

Ook kan in het MIRT project niet worden besproken wat de eigen maatregelen van Polder Krimpenerwaard zelf zijn om extra ontsluitingsmogelijkheden te creëren.

Er zijn daar bijvoorbeeld zes veerbootverbindingen. Er worden daarop geen zware vrachtauto's toegelaten. De afvaarten zijn niet 24 uur per dag. Hoe makkelijk is het voor hen om de veerbootverbindingen te optimaliseren of misschien zelfs wel hier en daar door een hele simpele brug te vervangen? In het buitenland zijn legio plekken waar relatief eenvoudige mecano achtige 1 baansbruggen een oeververbinding over een rivier met scheepvaart vormen.

Capelle aan den IJssel samen met de MRDH moeten de gemeente Krimpen aan den IJssel en de gemeente Krimpenerwaard niet alleen oproepen, maar vooral ook helpen om een strategie te ontwikkelen waardoor ze minder afhankelijk zijn van de Algerabrug. Dit is overigens ook goed voor de veiligheid van hun eigen bewoners. Hoge waterstanden worden tegenwoordig veroorzaakt in het achterland en de oudste waterkering van Nederland geeft daarvoor geen bescherming...

Tot slot.

Omdat het MIRT project onvoldoende heeft geluisterd naar de wensen van Capellenaren is deze Bewonersvariant Algeracorridor samengesteld. Met behulp van Studie Bereikbaar en met dank aan de MRDH is deze Bewonersvariant er gekomen. Het is al een paar keer in dit document gezegd. Zonder uitbreiding van infrastructuur kan de doorstroming van en naar Polder Krimpenerwaard worden verbeterd en gelijktijdig kan de overlast van geluid en schadelijke stoffen voor Capellenaren worden verminderd.

Nog wel een let op. Onze inbreng moet niet worden gezien als een soort van grabbelton waar maar een paar bewonersvoorstellen van worden uitgevoerd. Dit is een integraal plan waarbij alle punten niet alleen relevant zijn maar het ook waard zijn om te worden uitgevoerd. Natuurlijk kan het altijd beter en voor dialoog staan bewoners natuurlijk open. Uiteindelijk is het met elkaar en voor elkaar! Als er vragen of opmerkingen zijn, benader ons. U bent aan zet...

Mede namens veel bewoners van Capelle aan den IJssel,
Projectaanjagers Capelle aan den IJssel,
Rob, Roger en Diederik