RAADSINFORMATIEBRIEF

VAN HET COLLEGE VAN B&W
VOOR de gemeenteraad
CC
DATUM 27-06-2023
ONDERWERP Scopewijziging P+R

Beste meneer, mevrouw,

De gemeentes Krimpenerwaard, Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel, Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en het Rijk zijn samen de verkenning Oeververbindingen Rotterdam gestart. De aanpak van de Algeracorridor (N210) was daar onderdeel van. Gelijktijdig met het onderzoek naar de verbetering van de corridor op lange termijn is ook een maatregelenpakket voor de korte termijn afgesproken. Onderdeel daarvan was onder andere de renovatie van de Grote Kruising in Krimpen aan den IJssel en de aanleg van fietsroutes.
Een van de onderdelen van dit korte termijnproject was de verplaatsing van de P+R Krimpen aan den IJssel.

In 2021 is besloten om de locatie Krimpenerhout (Kerkeloet) als voorkeurslocatie aan te wijzen voor het realiseren van een P+R. Deze ambitie is ook opgenomen in het collegeprogramma onder de titel bereikbaarheid.

Een aantal redenen zijn aanleiding geweest om nieuw onderzoek te starten naar de optimale oplossing. Het aantal bussen wat halteert is afgenomen, het gelijkvloers oversteken bij (turbo)rotondes willen we niet bevorderen en de doorstroming over de Grote Kruising is sterk verbeterd. Daardoor is er gerede twijfel ontstaan over de effectiviteit van één grote P&R bij Kerkeloet. De provincie heeft daarbij het plan opgevat om alle haltes langs de N210 te willen upgraden, om zo de buslijn over de N210 (Utrecht-Rotterdam) robuuster te maken. Dit biedt nieuwe kansen.

Gezamenlijk hebben de stakeholders geconcludeerd dat een variant waarbij meerdere bestaande mobiliteitshubs (waaronder locatie Kerkeloet) langs de N210 versterkt en gerealiseerd worden beter past binnen de huidige omstandigheden en het doel van de KTA. In bijgevoegd onderzoeksrapport zijn de bestaande mobiliteitshubs verder uitgewerkt. Het college is akkoord met deze scopewijziging. Op dit moment wordt gewerkt aan de subsidieaanvraag voor de noodzakelijke maatregelen aan de mobiliteitshubs.

Bijlagen RIB: 1

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Krimpenerwaard,
de secretaris, de burgemeester,

J. Hennip P.J. Bouvy-Koene

/

XTNT
EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT

P+R langs de N210

Vervolgonderzoek

Eindrapport | Utrecht 14 juni 2023



Inhoudsopgave

1. AANLEIDING VERVOLGONDERZOEK 3

1.1 KORTE TERMIJNAANPAK ALGERACORRIDOR 3

1.2 ONTWIKKELINGEN EN HEROVERWEGING 4

1.3 HEROVERWEGING EN ACTUALISERING STUDIE 4

2. GEBRUIKERS 5

2.1 POTENTIËLE DOELGROEP 5

2.2 VERDELING OVER MEERDERE HUBS 6

3. INRICHTING HUBS 9

3.1 INVENTARISATIE BENODIGDE AANPASSINGEN 9

3.2 LOCATIE 1: KRIMPENERBOSWEG/SURFPLAS 10

3.3 LOCATIE 2: BREEKADE 11

3.4 LOCATIE 3: KERKWEG 12

3.5 LOCATIE 5: ZUIDBROEKSE MOLEN 14

4. VERVOLGAANPAK 16

1. Aanleiding vervolgonderzoek

‘post-corona is alles anders’

1.1 KORTE TERMIJNAANPAK ALGERACORRIDOR

De gemeentes Krimpenerwaard, Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel, Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, de MRDH en het Rijk zijn samen de verkenning Oeververbindingen Rotterdam gestart. De aanpak van de Algeracorridor (N210) was daar onderdeel van. Gelijktijdig met het onderzoek naar de verbetering van de corridor op lange termijn is ook een maatregelenpakket voor de korte termijn afgesproken. Onderdeel daarvan was onder andere de renovatie van de Grote Kruising in Krimpen aan den IJssel en de aanleg van fietsroutes.

Een van de onderdelen van dit korte termijnproject was de verplaatsing van de P+R Krimpen. Oorspronkelijk lag deze bij het busstation in de noordoosthoek van de Grote Kruising. Het busstation is vervallen en vervangen door twee langshaltes op de C.G. Roosweg. Daar halteren nu alleen de streekbussen. De ruimte van busstation en P+R wordt nu ingevuld door woningbouw en uitbreiding van het centrum van Krimpen aan den IJssel.

In het voorjaar van 2021 is een studie uitgevoerd naar mogelijke vervanging van de P+R (Onderzoek P+R-locaties Krimpenerwaard, XTNT, april 2021). Uit deze studie kwam naar voren dat de locatie Krimpenerhout (surfplas) de meeste kans bood om snel en efficiënt een nieuwe P+R te realiseren. De volgende afwegingen lagen daaraan ten grondslag:

- De hoge frequentie van bussen (12x/uur), snel natransport richting Capelsebrug;
- De ruimte en de voorzieningen zijn al aanwezig en kunnen met minimale investeringen worden verbeterd (brug over slootje, verharding parkeerplaatsen, extra informatie en verkoopkiosk, verplaatsing fietsenstalling);
- Op werkdagen en buiten het strandseizoen kan gebruik van bestaande parkeerplaatsen worden gemaakt, uitbreiding voor piekgebruik is goed mogelijk;
- De locatie is een ‘natuurlijk’ moment om over te stappen: het is laatste moment voordat je de file voor de Grote Kruising inrijdt.

Een afgevallen variant betrof het maken van meerdere kleinere overstaplocaties (‘mini-hubs’ of ‘nano-hubs’). Deze variant is afgevallen omdat de andere locaties een lagere frequentie van het OV boden, en er meer geïnvesteerd zou moeten worden. Ook vanuit de potentiële gebruiker is dit concept minder interessant: de gebruiker heeft voor het eerste deel van de trip van woonplaats naar hub al de auto nodig. En eenmaal in de auto, zal men eerder geneigd zijn door te rijden tot het punt waar de busfrequentie hoger is en overstappen loont omdat de file begint.

De gemeente is vervolgens medio 2022 aan de slag gegaan met het uitwerken van een ontwerp.

1.2 ONTWIKKELINGEN EN HEROVERWEGING

Sinds 2020 heerste in Nederland de COVID-epidemie. Deze heeft geleid tot een afname van het aantal buspassagiers. Momenteel, begin 2023, blijft het aantal buspassagiers nog steeds achter bij de aantallen die eind 2019 zijn gehaald. De provincie en MRDH hebben daardoor noodgedwongen moeten snijden in de dienstregeling, lijnen moeten opheffen/samenvoegen en de basisfrequentie op het hele traject moeten terugbrengen naar 4/6 x per uur. Mogelijk kan dit in de toekomst weer uitgroeien naar hogere frequenties.

De Provincie wil wel verder werken aan het opwaarderen van de route en een verdere uitbouw naar HOV, of mogelijk zelfs het realiseren van R-net. R-net is de randstedelijke productformule voor snel direct en hoogfrequent openbaar vervoer. Daarbij hoort ook het opwaarderen van de haltes en HUB-functies, zoals P+R, fietsenstallingen, wachtgelegenheid en informatievoorzieningen.

De provincie heeft daarnaast een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd. De bushaltes bij de Surfplas liggen bij ‘turbo-rotondes’ en kennen daardoor oversteken over dubbele rijstroken, zowel in de aanrijrichting als in de afrijrichting. Deze dubbele oversteken zijn gevaarlijker dan oversteken over enkele rijbanen: de oversteeklengte is langer, de rijsnelheden zijn hoger en de situatie is onoverzichtelijker. Daarnaast kan het aantal overstekers (met haast, want de bus komt eraan) toenemen bij succes van de P+R.

De renovatie van de Grote Kruising is inmiddels afgerond en deze heeft geleid tot een betere doorstroming. De files zijn afgenomen en reiken niet of nauwelijks meet tot voorbij de rotonde Carpe Diëm.

De gemeente Krimpenerwaard gaat een nieuw gemeentehuis bouwen bij de rotonde N207/N210 en verzocht de Provincie om daar dan ook een extra halte te realiseren. Ook daar zijn dan mogelijkheden om een hub te realiseren. Omdat de realisatie van het gemeentehuis buiten de tijdshorizon van deze studie valt, is deze mogelijkheid vooralsnog niet onderzocht in deze actualisatie van het onderzoek naar P+R.

1.3 HEROVERWEGING EN ACTUALISERING STUDIE

De gemeente Krimpenerwaard en de Provincie Zuid Holland hebben afgesproken om de oude studie te actualiseren en daarbij de volgende uitgangspunten te hanteren:

1 Opwaarderen (stam)buslijn 295 tussen Schoonhoven en Capelle aan den IJssel tot HOV en aanpassen van de bijbehorende haltevoorzieningen
2 Verbeteren verkeersveiligheid voetgangers bij de vijf haltes
3 Minimaliseren aantal overstekende P+R-gebruikers door meerdere overstaplocaties aan te bieden

In deze actualisatie is de eerste stap geweest om uitgaande van het nieuwe OV-concept een herberekening te maken van het aantal potentiële instappers/overstappers.(hoofdstuk 2)
Hoofdstuk 3 laat de afwegingen zien welke zijn gemaakt voor een ontwerp voor de verschillende locaties. Dit ontwerp is tot stand gekomen na overleg met de Provincie. Hoofdstuk 4 bevat in het kort de vervolgstappen.

2. Gebruikers

Reizigers naar Rotterdam binnen de Ruit

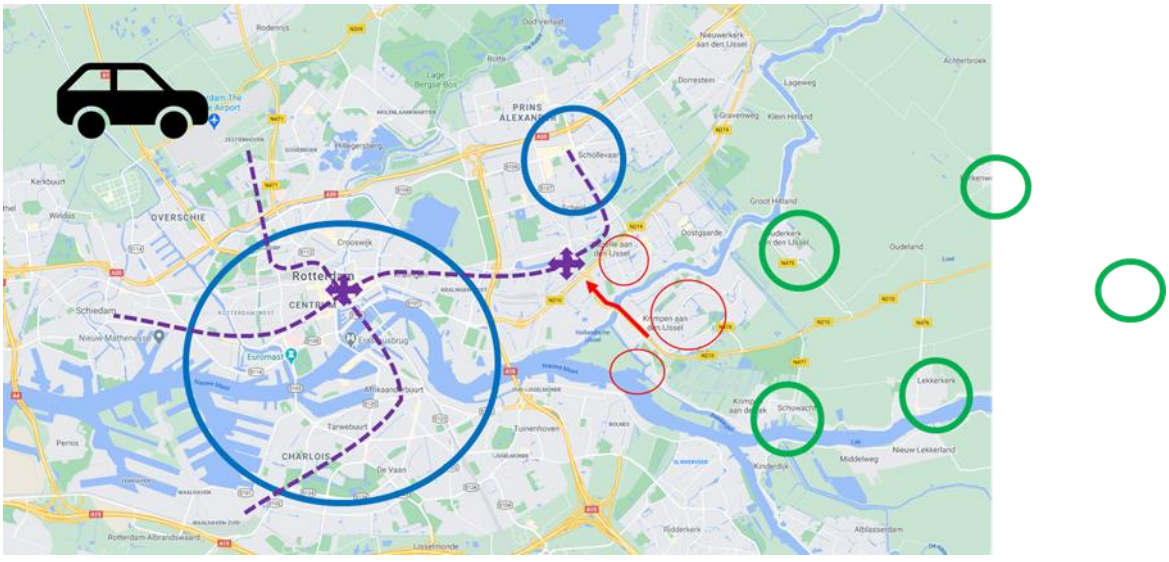
2.1 POTENTIËLE DOELGROEP

In de studie uit 2021 is een berekening gemaakt van het aantal potentiële gebruikers aan de hand van:

- het kentekenonderzoek uit 2016 (verdeling herkomsten verkeer Algerabrug)
- de gegevens van een onderzoek met floating Car data (Verkeersonderneming/Dat mobility: herkomsten en bestemmingen verkeer Algerabrug, 2019)
- de kruispuntstellingen van de Grote Kruising.

Met behulp daarvan is het aantal automobilisten berekend dat afkomstig is uit de verschillende kernen van de Krimpenerwaard en dat als bestemming de omgeving van het assenkruis van de Rotterdamse metro heeft. Dit is gedefinieerd als de doelgroep: automobilisten die met maximaal 2x overstappen hun bestemming kunnen bereiken en daarmee een reistijd hebben die concurrerend is ten opzichte van de auto. Dit betrof ongeveer 1300 reizigers in de 2 uurs-ochtendspits.

Indicatief is destijds gesteld dat circa 10% bij een goed functionerende hub zou kunnen overstappen, ofwel 100-150 reizigers.



Figuur: doelgroep P+R: herkomsten (groene cirkels), en bestemmingen (blauwe cirkels) De reizigers uit Krimpen aan den IJssel behoren niet tot de doelgroep: zij kunnen gebruik maken van de buslijnen 97, 98 en 196.

Dit leidde tot de volgende verdeling over de herkomsten.

aantal automobilisten Algerabrug tussen 7 en 9 uur met bestemming assenkruis metro	
Ouderkerk	174
Krimpen aan de Lek	454
Lekkerkerk	279
Bergambacht e.o.	221
Schoonhoven /Lopik	198
Totaal doelgroep	1326
Krimpen aan de Ijssel	*1372*
Stormpolder	*186*

2.2 VERDELING OVER MEERDERE HUBS

Automobilisten zullen minder geneigd zijn om door te rijden naar de locatie Surfplas/Krimpenerbosweg:

- De frequentie van de busverbinding is teruggevallen naar 6x per uur (met onregelmatige intervallen tussen De Loet en Capelsebrug) en 4x per uur (regelmatige intervallen) tussen Bergambacht en Capelsebrug en is dus over het hele traject nagenoeg dezelfde kwaliteit;
- De file voor de Grote Kruising begint niet meer bij Krimpenerbosweg, en overstappen op die locatie is daarom niet meer een voor de hand liggende mogelijkheid (je rijdt niet meer direct 'lachend de file voorbij' als je daar overstapt)

Wanneer op alle zes haltes overstapgelegenheid volgens optimaal concept wordt aangeboden zal mogelijk meer spreiding van gebruik ontstaan.

Er zijn twee mogelijke uitersten die leiden tot twee spreidingsmodellen:

1. Model 'Herkomsthub': alle reizigers rijden naar de voor hen dichtstbijzijnde overstaplocatie Bergambacht (en Stolwijk) maakt voor 50% gebruik van de hub bij het gemeentehuis en de rest rijdt door naar Krimpenerbosweg. Schoonhoven en Lopik stappen ter plaatse op de bus.
2. Model 'Bestemmingshub': 50% van de reizigers reist naar de dichtstbijzijde hub,90% van de reizigers uit Schoonhoven en Lopik stappen daar al op de bus en 10% reist naar Krimpenerbosweg/surfplas.

Dit leidt tot de volgende verdeling van de aantallen potentiële gebruikers:

Uitsplitsing doelgroep over gebruikte haltes					
	herkomst	herkomsthub		bestemmingshub	
Krimpenerbosweg		restant	110		639
Breekade	KadL	100%	454	50%	227
Kerkweg	Okk	100%	174	50%	87
De Loet	Lkk	100%	279	50%	140
Zuidb Molen					
Bergmabacht	Bab	50%	110	25%	55
	SHv/Lpk	0%		10%	
			1128		1148

In de vorige studie was verondersteld dat een succesvolle goed ingerichte hub 10%-20% van de doelgroep zou kunnen trekken en is veiligheidshalve uitgegaan van 10%.
Het nieuwe concept is vooral vanwege de afnemende frequentie en de minder lange file minder interessant. Daarom gaan we nu uit van een aandeel van 5% tot 10% van de doelgroep automobilisten en meer fietsgebruik in het voortransport. Het aantal busreizigers zal daardoor meer zijn dan de aantallen parkerende automobilisten omdat een deel met de fiets naar de dichtstbijzijnde hub zal rijden.

In onderstaande tabel is te zien wat de combinatie van twee spreidingsmodellen en twee mogelijke percentages oplevert.

herkomstmodel	min	max
Krimpenerbosweg	6	11
Breekade	23	45
Kerkweg	9	17
De Loet	14	28
Zuidb Molen en Bergambacht	6	11
totaal	56	113

bestemmingsmodel	min	max
Krimpenerbosweg	32	64
Breekade	11	23
Kerkweg	4	9
De Loet	7	14
Zuidb Molen en Bergmabacht	3	6
totaal	57	115

De Krimpenerbosweg krijgt dan in het herkomsthubmodel tussen 6 en 11 parkerende gebruikers, en in het bestemmingshubmodel (waarbij iedereen zo ver mogelijk doorrijdt) tussen de 32 en 64 gebruikers In totaal zijn er 115 gebruikers, circa 20 minder dan in het oude concept.

Omdat dit allemaal schattingen zijn, gebaseerd op gemiddelde gebruikspercentages en inschattingen van de relatieve aantrekkelijkheid, kan worden uitgegaan van een gemiddelde over beide modellen met een gebruikspercentage van 5% , wat we als realistische schatting aanhouden voor het gebruik op korte termijn.

Krimpenerbosweg	19
Breekade	17
Kerkweg	7
De Loet	10
Zuidb Molen en Bergambacht	4
totaal	57

Het totaal aantal gebruikers lijkt weinig, zeker ten opzichte van de oude schatting.
Een verklaring hiervoor is dat de aantrekkelijkheid van de hubs maar marginaal verbetert ten opzichte van de huidige situatie. Veel reizigers die van de hubs gebruik kunnen maken, doen dat waarschijnlijk nu ook al. Verbetering van de faciliteiten en doelgroepgerichte communicatie-acties kunnen daar aan bijdragen, maar zullen niet het gebruik ver(drie)dubbelen.

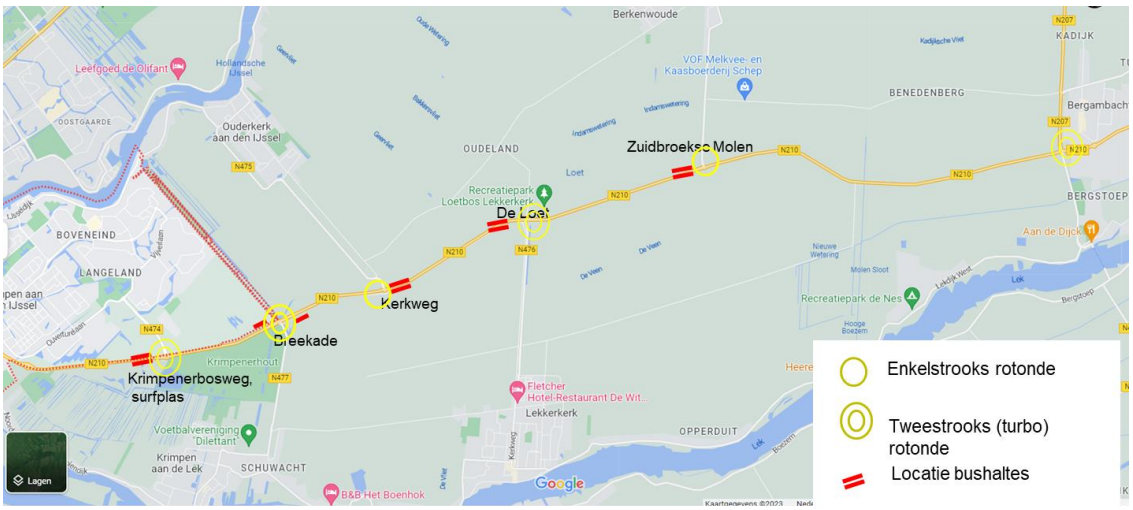
Een mogelijke sterkere toename in het gebruik kan in de jaren 2025-2027 ontstaan door de renovatie van de Van Brienenoordbrug. Voorzien is dat de congestie richting Kralingseplein in de drie zomerse periodes daardoor gaat toenemen. Dat zou een trigger kunnen zijn om de hubs te gebruiken en te promoten en daarbij dichter in de richting van de 10% van de doelgroep komen.

3. Inrichting Hubs

Veiligheid en naadloos overstappen

3.1 INVENTARISATIE BENODIGDE AANPASSINGEN

In een gezamenlijke werksessie hebben Provincie Zuid Holland (OV-concessiebeheer en infrastructuur) gemeente Krimpenerwaard (projectmanagement en mobiliteit) en XTNT de aanpassingen voor de verschillende locaties verkend. Daarbij is onderzocht hoe de veiligheid van de reizigers kan worden verbeterd en hoe en welke voorzieningen uitgebreid en geoptimaliseerd kunnen worden. Tenslotte is ook gekeken waar de benodigde aantallen parkeerplaatsen en fietsenstallingen kunnen worden geplaatst. Voorafgaand daaraan is een schouw uitgevoerd van de locaties en is gekeken naar het huidige gebruik van de al bestaande parkeerplaatsen.



Figuur 1: onderzochte haltes en locaties

Algemene aanbevelingen, geldig voor alle locaties

De fietsenstallingen moeten worden verbeterd (aanzien/uiterlijk) en uitgebreid. Deze staan nu al vaak vol. Er wordt veel gebruik van gemaakt door scholieren.

Er moet een goede communicatiecampagne komen, ondersteund door (probeer)acties en campagnes voor gedragsverandering

De uitstraling van de haltes moet verbeteren: verlichting, abri's, dynamische reisinformatiepanelen (DRIS) en eventueel billboards (of dynamisch tekstpaneel) met boodschap: pak de bus, en ben sneller in Rotterdam

Een beperkt(e toename van het) aantal overstekers op turborotondes is acceptabel vanuit verkeersveiligheid. Bij de locatie van bushaltes en oversteekvoorzieningen moet worden bedacht dat

vertrekkende reizigers haast hebben en mogelijk daarom niet goed uitkijken. Aankomende reizigers stappen in groepen uit en lopen vaak blindelings achter elkaar aan en letten minder goed op (kuddeggedrag).

3.2 LOCATIE 1: KRIMPENERBOSWEG/SURFPLAS

Beschrijving
Huidig gebruik: het parkeerterrein is in gebruik door de Golfclub en op zomerse dagen voor recreanten Surfplas, medegebruik is niet altijd mogelijk. De oversteek en haltes liggen aan de westzijde en kruisen de dubbele opstel en afrijstroken. Aan de oostzijde bevindt zich een langzaam verkeerstunnel.
Er zijn momenteel geen busreizigers: de noordzijde is leeg

Verwacht gebruik
Verwacht aantal extra parkeerders: 6-32
Uitgangspunt 20 extra parkeerplaatsen aanleggen (dubbelgebruik surfplas is beperkt mogelijk)
Doelgroep: geen, dit is de laatste locatie waar kan worden overgestapt. Locatie wordt waarschijnlijk wel veel gebruikt door fietsers uit Krimpen ad Lek (ligt langs directe fietsroute)

Aanpassingen
De bushalte richting Rotterdam kan worden verplaatst naar de oostzijde, zodat de tunnel kan worden gebruikt en de oversteek aan de westzijde kan worden opgeheven. Daardoor verbetert de verkeersveiligheid aanzienlijk.

De 20 extra parkeerplaatsen komen aan de zuidoostzijde aan weerszijden langs de parallelweg, en maken gebruik van de tunnel daardoor logischer.
De fietsenstalling is vooral bedoeld voor fietsers uit Krimpen aan de Lek, en moet dus aan de zuidzijde blijven.

Aanleg van een nieuwe korte looproute vanaf de bushalte richting Schoonhoven via de parallelweg naar de ingang tunnel en de parkeerplaatsen.

Er is een potentieel gevaar dat verkeer de parallelweg gaat gebruiken om naar de parkeerplaats te rijden. Deze route is echter veel minder snel dan via de hoofdrijbaan. Via de hoofdrijbaan heeft men bovendien voorrang op de rotonde.



Figuur 2: voorgestelde aanpassingen Krimpenerbosweg

3.3 LOCATIE 2: BREEKADE

beschrijving

Huidig gebruik: er is een carpoolplaats aan de zuidzijde, die tevens dient als P+R voorziening
Hier parkeren enkele auto's en de carpoolplek fungeert ook als haal- en brengplek voor scholieren.
Ten noorden bevindt zich een voormalige horecagelegenheid, die mogelijk op korte termijn wordt herontwikkeld tot fastfoodvestiging.
De oversteek en haltes liggen aan de westzijde en kruisen de dubbele opstel- en afrijstroken.
De provincie is van plan om de aankomende rijstroken op de Breekade te versmallen van 2 naar 1 strook.

Verwacht gebruik

Verwacht aantal extra parkeerders: 11-23
Uitgangspunt 15 extra parkeerplaatsen aanleggen (dubbelgebruik carpoolplaats is beperkt mogelijk).
Doelgroep: automobilisten uit Krimpen aan de Lek. Locatie wordt waarschijnlijk wel veel gebruikt door fietsers uit Krimpen ad Lek (ligt langs directe fietsroute)

Aanpassingen

De 15 extra parkeerplaatsen komen aan de noordzijde bij de bushalte. Dit maakt ze extra aantrekkelijk vanwege de korte loopafstand en zorgt ervoor dat de vertrekkende reizigers met haast richting Rotterdam niet hoeven over te steken.
De fietsenstalling blijft aan zuidkant houden, maar moet wel fors worden vergroot en vernieuwd. Deze locatie ligt in de route van Krimpen aan de Lek naar de halte. Een locatie aan de noordzijde zou er toe leiden dat reizigers op weg naar hun fiets en op de terugweg twee keer de rotonde moeten oversteken.



Figuur 3: voorgestelde aanpassingen Breekade

3.4 LOCATIE 3: KERKWEG

Beschrijving
De locatie is een enkelstrooks rotonde, de bushaltes liggen beide aan de oostzijde.
Huidig gebruik: er is een parkeerplaats op 150 meter afstand aan de noordzijde, deze is echter in gebruik als parkeerplaats voor het recreatiegebied. De fietsenstalling bevindt zich ook aan de noordzijde en wordt ook nog wel gebruikt door reizigers richting Schoonhoven/Bergambacht.

Verwacht gebruik
Verwacht aantal extra parkeerders: 5-10.
Uitgangspunt 10 extra parkeerplaatsen aanleggen (de bestaande parkeerplaats ligt te ver weg).
Doelgroep: automobilisten uit Ouderkerk. Fietsers uit Ouderkerk rijden vooral via de IJsseldijk naar bushaltes van lijn 97/98 in Krimpen aan de IJssel: de route naar de N210 gaat ‘de verkeerde kant op’ en de buslijnen op de N210 hebben een minder hoge frequentie dan lijn 97/98.

Aanpassingen
De parkeerplaatsen kunnen alleen aan de zuidzijde langs de parallelweg worden gerealiseerd. Niet optimaal, maar aan de noordzijde is geen plaats. Omdat er een enkelstrooks rotonde moet worden overgestoken is dit vanuit verkeersveiligheidsoogpunt minder gevaarlijk.
De fietsenstalling aan de noordzijde blijft houden, maar moet wel worden vergroot en vernieuwd
Daarnaast moet hier de verlichting verbeteren.



Figuur 4: voorgestelde aanpassingen Kerkweg

LOCATIE 4: DE LOET

Beschrijving
De locatie is een dubbelstrooks (turbo)rotonde, de bushaltes liggen beide aan de westzijde.
Er zijn twee carpoolplaatsen: aan de noordoostzijde , gericht op Berkenwoude en aan de zuidwestzijde, gericht op Lekkerkerk. Momenteel zijn er ongeveer 5 parkeerders per carpoolplaats. Er zijn hier ook halers en brengers.

Verwacht gebruik
Verwacht aantal extra parkeerders: 7-14
Uitgangspunt 10 parkeerplaatsen nodig.
Doelgroep: automobilisten en fietsers uit Lekkerkerk.

Aanpassingen
Er hoeven hier geen parkeerplaatsen extra te komen, de twee bestaande terreinen lijken nog extra capaciteit te bieden en liggen optimaal voor de doelgroep. Omdat het een oversteek over een turborotonde betreft gaat zou juist het gebruik van deze locatie niet al te veel moeten worden gestimuleerd, de locaties Krimpenerbosweg en Kerkweg zijn veiliger. Eventueel zouden er bij toename in het gebruik nog extra plaatsen kunnen komen door het uitbreiden bestaande carpoolplaats noord. Ook kan de carpoolplaats zuid aan oostzijde rotonde en/of ter plaatse van monument (ingetekend) worden uitgebreid.

Halteuitrusting en fietsrenstalling moeten worden verbeterd.



Figuur 5: aanpassingen locatie De Loet

3.5 LOCATIE 5: ZUIDBROEKSE MOLEN

Beschrijving
De locatie is een enkelstrooks rotonde, de bushaltes liggen beide aan de westzijde.
Er is een grote carpoolplaats aan de noordoostzijde, mede in gebruik als ambulancepost. De locatie is gericht op Berkenwoude. Momenteel zijn er ongeveer 5 parkeerders per carpoolplaats. Er zijn hier ook halers en brengers.

Verwacht gebruik
Verwacht aantal extra parkeerders: 5-10, in de berekening zijn Bergambacht en Stolwijk samengevoegd met Berkenwoude.
Uitgangspunt 5 parkeerplaatsen nodig.
Doelgroep: automobilisten en fietsers uit Berkenwoude.

Aanpassingen
Er hoeven hier geen parkeerplaatsen extra te komen, het bestaande terrein lijkt extra capaciteit te bieden en ligt optimaal voor de doelgroep.
De halte-uitrusting en fietsrenstalling moeten worden verbeterd, er moet een extra fietsenstalling aan de westzijde bijkomen, vanwege de situering van de aanrijdroute (voorkomen dat er twee keer moet worden overgestoken op de heenreis richting Rotterdam).

Wel moet er een extra fietsenstalling aan westzijde komen: het fietspad ligt aan de westzijde van de weg, evenals de bushaltes.



Figuur 6: locatie Zuidbroekse Molen

4. Vervolgaanpak

Schetsontwerpen en ramingen

De Provincie zal optreden als trekker voor het realiseren van de P+R aanpassingen, omdat deze grotendeels op provinciaal grondgebied liggen.
Er zal hiervoor teken- en rekencapaciteit worden ingehuurd

Het upgraden van de haltes is aan de provincie, de rest valt binnen scope P+R

Mogelijk kan de aanpassing van de Krimpenerbosweg ook worden gefinancierd vanuit het verkeersveiligheidsmiddelen. De bestaande oversteek kan worden opgeheven en wordt omgebouwd tot veilige oversteek.

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2023
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	P+R langs de N210, vervolgonderzoek
Samengesteld door	Joep Lax Sjors Handgraaf
Projectnaam	Actualisatie P+R-studie Krimpenerwwaard
Projectnummer	382-055
Datum	14 juni 2023
Bestandsnaam	Actualisering P+R studie Krimpenerwaard juni 2023
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Mobiliteit is ons vak, de boel in beweging brengen onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.