

Discussienota bereikbaarheid

1. Aanleiding

1.1 Aanleiding en beoogd doel

De gemeenteraad heeft het college op 31 januari 2017 unaniem opgedragen de urgentie van de bereikbaarheidsproblematiek van de Krimpenerwaard te onderkennen en voor de zomer van 2017 een route te presenteren om de problematiek aan te pakken. De portefeuillehouder verkeer heeft hierop een discussienota toegezegd waarin ook de strategische visie van de waardcommissie is meegenomen.

De bestuurlijke aandacht voor de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard is actueel. In de Krimpenerwaard zelf, maar ook binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en binnen de Regio Midden Holland staat met name het knelpunt Algeracorridor op de bestuurlijke agenda.

Om de bestuurlijke beïnvloedingsmogelijkheden in de verschillende regionale overleggen maximaal te benutten, is het goed daarvoor de opvattingen van de gemeenteraad over de problematiek en het draagvlak voor de verschillende oplossingsrichtingen te kennen. Deze uitspraken geven ook richting aan de rol van de gemeente en de route die gevolgd zal worden om tot maatregelen voor de lange en voor de korte termijn te komen.

Met deze discussienota wordt u uitgenodigd om hierover met elkaar in gesprek te gaan.

Onder bereikbaarheid verstaat de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli): “de mate waarin mensen activiteiten (wonen, werken, onderwijs, recreatie etc) binnen een bepaalde tijd kunnen uitvoeren”. Voor de reistijd is niet alleen de snelheid van belang, maar ook de nabijheid van activiteiten; waar liggen de activiteiten ten opzichte van elkaar en ten opzichte van vervoersnetwerken.

2. Zwaartepunt en actualiteit van het probleem

2.1 Onze opgaven

In het Collegewerkprogramma 2015-2018 is de uitdaging geschetst om te blijven zoeken naar de balans tussen het behoud van de omgevingskwaliteiten en het waarborgen van een vitale en leefbare regio. “Een aantrekkelijke woonomgeving, dynamische kernen, zichtbare en goed bereikbare bedrijvigheid, combineren van diverse vervoersmogelijkheden en ruimte voor recreatie, natuur, wonen en bedrijvigheid is in een notendop de uitdaging voor de gemeente. De nieuwe gemeente ligt tussen de diverse stedelijke regio's. Dit geeft goede aanknopingspunten om de ontsluiting en mobiliteit te verbeteren. Hierbij gaat het om de ontsluiting richting de A16, openbaar vervoer, recreatief netwerk en ontsluiting via de rivieren”.

In het Collegewerkprogramma vormen ook duurzaamheid en leefbaarheid een belangrijk thema. Door in te zetten op het verminderen van het autogebruik en het stimuleren van duurzaam en gecombineerd vervoer wordt daaraan bijgedragen.

In de Strategische Visie van de Waardcommissie zijn deze uitdagingen recent ook benoemd. Vastgesteld wordt dat de infrastructuur in de afgelopen zestig jaar nagenoeg gelijk is gebleven. Het beperkte aantal verbindingen met de regio leidt tot enkele serieuze knelpunten in de bereikbaarheid en mobiliteit. Wat de economie en werkgelegenheid betreft, wordt gerefereerd aan de maakindustrie en de transportsector die moeten concurreren met bedrijven op strategische posities in de westelijke randstad of op kortere afstand van de grote corridors (A12/A20 en A15/A16).

2.2 Het probleem

Gemeente Krimpenerwaard is geheel gelegen in de delta van de rivieren de Lek en de IJssel. De rivieren vormen van oudsher een natuurlijke grens en verbindingen van onze gemeente met ‘de overkant’ worden gevormd door drie vaste oeververbindingen en een aantal veerverbindingen. In het westen van de Krimpenerwaard is er slechts één vaste oeververbinding naar de Rotterdamse regio: de Algerabrug. De doorstroming tijdens de spits is slecht: dagelijks staan hier files.

Het bereikbaarheidsprobleem van Krimpenerwaard concentreert zich met name op dagelijkse files op de Algeracorridor en de aansluiting op de A16, maar daarnaast is er verkeersdruk op de N210 richting IJsselstein en op de N207 rond het Sluizencomplex bij Gouda. Via google maps kunnen live verkeersgegevens worden verkregen van de dagelijkse stagnaties op deze weg en andere ontsluitingswegen.

Een beperkte bereikbaarheid van de Krimpenerwaard heeft onder andere tot gevolg dat:

- inwoners die regelmatig voor werk of studie de Krimpenerwaard uitreizen grote kans hebben tijdens de spits in een file te belanden wat leidt tot vertraging van hun reis;
- er sprake kan zijn van een lange omrijtijd, wat o.a. fietsen ontmoedigt;
- de Krimpenerwaard door het ontbreken van een adequate aansluiting op de ons omringende goede infrastructuur, minder aantrekkelijk kan zijn voor (vestiging van of investeringen in) het bedrijfsleven;
- de reistijd tot voorzieningen die de Krimpenerwaard zelf onvoldoende biedt, aanleiding kan zijn om uit de Krimpenerwaard te vertrekken of zich hier niet te vestigen;
- de veiligheid in het geding kan zijn. In geval van een (dreigende) dijkbraak kan een snelle evacuatie van de Krimpenerwaard geboden zijn. Bij een incident of storing op of rond de Algerabrug moet uitgeweken worden naar een alternatieve route.

Daarentegen heeft de beperkte bereikbaarheid ook bijgedragen aan het behoud van het landelijke groene karakter van de Krimpenerwaard.

2.3 Actualiteit

De gemeenteraad van Krimpen aan den IJssel heeft op 6 april 2017 een motie aangenomen waarin zij het college oproept om op korte termijn een verkenning te laten uitvoeren naar nieuwe multimodale oeververbindingen in relatie tot de bereikbaarheid van de Van Brienenoord- en Algeracorridor. In de Rijksstructuurvisie wordt deze oplossing (2 nieuwe bruggen in de oostflank van Rotterdam) genoemd, maar er moet eerst nog een verkenning worden uitgevoerd en middelen worden gereserveerd.

Gemeente Krimpen aan den IJssel heeft aangegeven de trekkersrol voor die verkenning te willen gaan vervullen. De verkenning zal worden uitgevoerd binnen het verband van de MRDH, en de opdracht is daarbij nadrukkelijk de samenwerking met buurgemeenten, zoals gemeente Krimpenerwaard, te zoeken. Het Platform Algeracorridor is daarvoor het bestuurlijk gremium.

Eind juni 2017 staat een volgend overleg binnen het Platform Algeracorridor gepland. De verwachting is dat dan de verschillende *no regret* maatregelen voor de korte termijn in beeld worden gebracht, en dat na de zomer 2017 wordt gestart met de 'voorbereidingen' voor de lange termijn verkenningen.

3. Probleemverkenning

3.1 De capaciteit van de Algeracorridor schiet tekort

De Algeraweg/Abraham van Rijckevorselweg heeft gelet op de dagelijkse files in de spits onvoldoende capaciteit voor een vlotte doorstroming. De i/c-verhouding (intensiteit tov capaciteit) ter plaatse tijdens de spits is 1,5, wat inhoudt dat er meer verkeer rijdt dan de weg theoretisch aankan. Een i/c-verhouding hoger dan 0.9 leidt tot structurele filevorming.

3.2 Het probleem kan niet los worden gezien van de Ruit

De Algeracorridor sluit aan op het snelwegennet rond Rotterdam: de zogenoemde Ruit van Rotterdam richting de A20/A12 en de A15/A16.

De problematiek op de Algeracorridor kan niet los worden gezien van de verkeersstromen op deze Brienenoordcorridor. Maatregelen die erop gericht zijn de files op de Algeracorridor op te lossen, bijvoorbeeld door een verbreding, leiden ertoe dat deze stagnatie verplaatst naar iets verderop in het traject. Verbreding van de Algerabrug heeft dan ook geen zin als niet ook maatregelen worden getroffen om de aansluiting op de A16 en Brienenoordcorridor te ontlasten.

De centrale problematiek van de MIRT-verkenning 2010 (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) is het (dis-)functioneren van de Ruit van Rotterdam. Dit komt doordat op de Ruit lokale, regionale en doorgaande verkeersstromen bij elkaar komen. Ook na de investeringen in de A15, A4 en A13/A16 worden in de nabije toekomst grote knelpunten op de Ruit voor zien met name op de Beneluxcorridor en de Brienenoordcorridor, zoals blijkt uit de Landelijke Markt en Capaciteits Analyse.

In de huidige MIRT wordt geconcludeerd dat een nieuwe vaste oeververbinding ten oosten van de van Brienenoordbrug nodig is om het lokale verkeer over de Brienenoord weg te nemen.

Een nieuw MIRT is momenteel in de maak en wordt in oktober 2017 verwacht. De verwachting is dat de Brienenoord en Algeracorridor dan opnieuw worden benoemd.

3.3 Er is nog geen zicht op een verbetering

De afgelopen 20 jaar is het aantal voertuigen enorm toegenomen. De laatste prognose van de mobiliteitsontwikkeling voor de Algeracorridor is dat deze verder groeit van 46.000 motorvoertuigen in 2010 naar 55.000 in 2030, waardoor de problematiek (zonder maatregelen) aanhoudt of zelfs nog verder intensiveert. Alternatieve reismogelijkheden voor de fiets en het openbaar vervoer zijn in de Krimpenerwaard beperkt ontwikkeld.

3.4 Aard en omvang

Om investeringen in infrastructuur te kunnen prioriteren dan wel flankerende verkeersmaatregelen te treffen, is het niet alleen van belang om te weten waar files staan, maar ook hoeveel weggebruikers er in de file staan en met welk reismotief (zakelijk, werk, recreatie, vracht). Op basis van telgegevens en de dagelijkse files op de Algeracorridor kan worden vastgesteld dat de weggebruikers vooral een zakelijk-, werk-, en vracht- reismotief hebben. Niet onlogisch gezien de relatie met de Rotterdamse regio met veel werkgelegenheid en zijn wereldhaven als doorvoer functie.

Het bereikbaarheidsprobleem van Krimpenerwaard doet zich met name voor aan de westzijde van de Krimpenerwaard. Richting de Algerabrug/ Capelseplein en de aansluiting op de A16 is er dagelijks sprake van langzaam rijdend en stilstaand verkeer. In minder mate doet dit zich voor in noordelijke (Sluizencomplex Gouda) en oostelijke richting (IJsselstein/Nieuwegein).

4. Oplossingsrichtingen

4.1 Toelichting op de gevolgde werkwijze

Bij het genereren van mogelijke oplossingen is een vrije brainstorm gebruikt in combinatie met het verzamelen van ideeën uit beschikbare studies. 22 verschillende soorten oplossingen (niet uitputtend) zijn ingedeeld volgens de "ladder van Verdaas" (deze wordt nader toegelicht in §4.2). Hierdoor wordt ook duidelijker welke stapeling van maatregelen er nodig is om te komen tot een hoger ingreepniveau (ultimo: het aanleggen van nieuwe infrastructuur).

Recent is ook de Strategische Visie op de Krimpenerwaard van professor Bakker gepresenteerd. De visie maakt gebruik van een krachtige indeling in de (abstracte) "bouwstenen" – dekkend voor de oplossingsrichtingen. Om de aansluiting bij de visie te houden zijn de ideeën uit de brainstorm, ingedeeld volgens de traptreden, ook gekoppeld aan de bouwstenen uit de Strategische Visie (zie 4.3).

De 22 oplossingen zijn vervolgens beoordeeld volgens een multicriteria-analyse van de relevante aspecten waarop de varianten van elkaar verschillen (paragraaf 5).

Vervolgens is gekeken welke keuzen richtinggevend zijn in het komen tot de juiste oplossingsrichting voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard als geheel (inclusief gemeente Krimpen aan den IJssel)

De oplossingen kunnen dan ook worden beschouwd als richtinggevende maatregelen, waarvoor nadere studie en afstemming nodig is alvorens deze gerealiseerd kunnen worden. Gelet op het doel van deze notitie, het voeren van een discussie op hoofdlijnen, zonder cijfermatige onderbouwing of doorrekening van verkeersmodellen, geeft deze slechts een beeld van de mogelijkheden.

Wanneer het draagvlak voor bepaalde keuzes bekend is, kan gericht nader onderzoek worden verricht naar effecten en kansen voor realisatie – denk dan ook bijvoorbeeld aan het zoeken van draagvlak bij omliggende gemeenten.

4.2 De Ladder van Verdaas

Bij alle infrastructurele projecten in Nederland moet er officieel gewerkt worden volgens de Ladder van Verdaas (ook wel mobiliteitsladder). Dit is verankerd in de Tracéwet en aangenomen als leidraad voor gebiedsagenda's. De ladder heeft 7 treden, waarvan de laatste, de zevende gaat over nieuw asfalt. Volgens deze systematiek moeten eerst minder ingrijpende maatregelen (flankerend beleid, de onderste treden van de ladder) worden afgewogen, voordat overgegaan zou moeten worden tot de aanleg van nieuw asfalt. De mate waarin aandacht wordt besteed aan de onderste 5 treden is vaak onvoldoende. De staanders van de Ladder worden gevormd door ambitie (betrek het mobiliteitsvraagstuk van meet af aan bij de agenda voor ruimtelijke ordening) en gedrag (burgers, bedrijven en bestuurders zullen zich naar de ambitie moeten gaan gedragen).

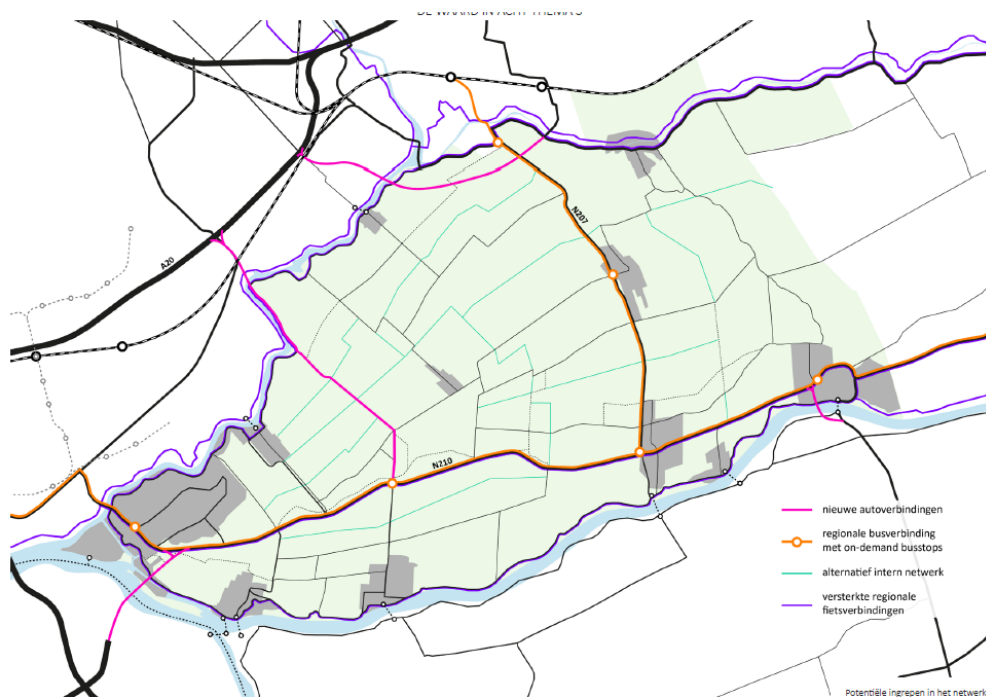
De treden van de Ladder van Verdaas:

1. Ruimtelijke ordening. Bouw compact, zodat reisafstanden kort zijn. Bouw dicht bij openbaar-vervoer knooppunten, zodat autogebruik niet per se nodig is.
2. Prijsbeleid. Met bijvoorbeeld betaald parkeren of een passageheffing de stad in, wordt de keuze van de automobilist beïnvloed.
3. Mobiliteitsmanagement. Telewerken, carpoolen, telefonisch vergaderen, etc....
4. Openbaar vervoer en fiets. Zorg voor goed openbaar vervoer en uitstekende fietsroutes.
5. Verbeter de efficiëntie van bestaande wegen. Bij 80 km/uur kan er veel meer verkeer over een weg dan bij 130 km/uur. Daardoor ontstaan er minder files en is iedereen toch eerder op zijn bestemming! De wegcapaciteit is het grootst bij 50 tot 60 km/uur.
6. Pas de huidige wegen aan. Als bovenstaande maatregelen onvoldoende effect sorteren, kan een weg bijvoorbeeld worden verbreed of anders ingericht.
7. Nieuwe infrastructuur. Volledig nieuwe wegen aanleggen komt als laatste middel in beeld.

4.3 De bouwstenen in de Strategische Visie

De Strategische Visie van de waardcommissie beschrijft een viertal bouwstenen om de mobiliteit te verbeteren:

- Recreatief netwerk
- Intern netwerk verbeteren
- Nieuwe Verbindingen
- Mobiliteitsmanagement



In de visie wordt aangegeven dat een complete aanpak van het mobiliteitsvraagstuk inzet op een combinatie van oplossingen: uitbreiding infrastructuur, ICT (*smart mobility*), *modal split* (OV) en langzaam verkeer (fiets, lokaal verkeer) stimuleren.

- **Uitbreiding infrastructuur:** In de visie wordt nadrukkelijk gewezen op de beperkingen in deze aanpak. Als het gaat om uitbreiding van de infrastructuur, bijvoorbeeld door het verbreden van de Algra, moet de ruit dit wel kunnen opnemen, anders is er alleen sprake van verplaatsing van het probleem.
- **ICT (slimmere mobiliteit):** Door in te zetten op een goede en slimme routebegeleiding wordt ingezet op een optimale spreiding van het verkeer. Effectiviteit van een dergelijke aanpak moet nog worden onderzocht. In de visie wordt gepleit voor het oprichten van een “mobiliteitsinitiatief Krimpenwaard & Krimpen” die samen met Rijk en Provincie de aanpak verder onderzoeken.
- **OV:** Inzet (stapsgewijs) op termijn op *on-demand* openbaar vervoer naar hoogwaardige OV-knooppunten.
- **Fiets:** Sterk inzetten op het beter verbinden van het fietsnetwerk – met name over lange afstanden & het vervolmaken van de bestaande fietsinfrastructuur in de waard zelf.

- **Lokaal verkeer:** Met name door in te zetten op ontvlechting van het zware verkeer (landbouw/logistiek) en kwetsbare recreatieve verkeer wordt het recreatieve netwerk versterkt en veiliger gemaakt.

4.4 De ideeën in een matrix weergegeven

Onderstaand figuur toont 22 verschillende oplossingen afgezet tegen enerzijds de treden van de Ladder van Verdaas en anderzijds de bouwstenen uit de Strategische Visie.

	trede Ladder van Verdaas >						
Visie Krimpenerwaard V	1: ruimtelijke ordening	2: Prijsbeleid	3: mobiliteits-management	4: OV en fiets	5: Verbeter efficiëntie bestaande wegen	6: pas bestaande wegen aan	7: nieuwe infrastructuur
Intern netwerk verbeteren				3. Klein zelfrijdende voertuigen naar snelbuspunt/fietspad	12. verlagen snelheid N-wegen (tbv: landbouw en recreatief verkeer)		
				5. Hoge snelheidslijn busroutes			
Mobiliteits-management		1. Belasten aantal auto's (i.c.m. busabonnement)	7. snel internet en buurtwerkpunten	6. P+R (parkeren tbv carpoolen en overstappen andere mobiliteiten)			
		2. Tolpoort Algeira / rotondebelaasting	13. matrixborden reistijden, reistijden via de app				
Recreatief netwerk				4. E-fietsplan		8. hoge snelheid fietspaden & 16. doortrekken lange routes voor snelfiets	17. fietsbrug Gouderak-Moordrecht & 20. fietsbrug naar Rotterdam
					10. versterken frequentie veren	9. aansluiting fietspaden op veren	11. waterbusverbindingen Kinderdijk, Rotterdam, Dordrecht, Utrecht
Nieuwe verbindingen						14. versterken route naar A15 door veren (Krimpen ad Lek - Ridderkerk)	18. doortrekken metrolijn naar de krimpenerwaard
						15. Algeira verbreden	19. Wegverbinden A38 en N210 / dan wel A481 naar A15
							21. wegaansluiting IJsseldijk naar A20 & 22. Ringweg Gouda naar A20/A12

Toelichting op ideeën/voorbeelden-matrix

1. Parkeervergunning i.c.m. promotie busvervoer: ontmoedigen van autobezit/-gebruik door het instellen van een parkeervergunningstelsel. Een parkeervergunning levert echter ook een abonnement op voor het busvervoer, om zo te promoten dat het busvervoer ook na aanschaf van een auto prijstechnisch een aantrekkelijk alternatief is. (PM: ook te combineren met het E-fietsplan)
2. Tolpoort / rotondebelaasting in de spits: ontmoedigen autogebruik in de spits. Op drukke momenten op de dag moet worden betaald om over de Algeira of andere drukke rotondes in de Krimpenerwaard te rijden. Mijden van de spits levert geld op. Op deze manier stimuleer je thuiswerken en verkeersbewegingen op een ander moment.
3. Zelfrijdend klein busvervoer naar hoogwaardige busverbindingen: Op trajecten naar de hoofdbusroutes over de N210 zetten we zelfrijdende kleinschalige transportmiddelen in, zodat iedereen snel en droog bij de snelbus kan komen.
4. E-fietsplan: in plaats van zelfrijdende bussen zetten we in op (snel) elektrisch fietsvervoer, beschikbaar als openbaar vervoersmiddel. Niet altijd droog, niet helemaal van deur tot deur – maar wel fijnmazig.
5. Vergroten hoge snelheidsbusroutes: Inzetten op verder ontwikkelen en intensiveren van het netwerk van snelbussen: naar Gouda / Alphen, Rotterdam, Nieuwegein, Utrecht, Dordrecht en Gorinchem.
6. P+R: Parkeervoorzieningen tbv Carpoolen en aansluiting andere modaliteiten: realiseren van een of meer P+R-plaatsen ter aansluiting op het OV of carpoolen.
7. Snel internet en buurt-werkplekken: inzet is op het verbeteren van een internetsnelweg en het realiseren van kantoorplekken in de buurt, bijvoorbeeld in gemeentehuizen of buurtkantoren waar

iedereen gebruik kan maken van een werkplek. Zo kun je eenvoudiger pas na de spits naar je werk en kun je beter gefaciliteerd “thuis”-werken.

8. Hoge snelheid fietspaden: faciliteren van snel fietsgebruik, hiervoor moet het fietsnetwerk worden uitgebreid en gescheiden van langzaam fietsverkeer.
9. Aansluiting fietspaden op veren: Door fietsnetwerken bewuster en meer in detail aan te sluiten op de veren wordt het fietsnetwerk versterkt en daarmee het fietsverkeer aantrekkelijker.
10. Versterken frequentie veren: Door veren vaker (evt. meer veren!) te laten varen neemt de wachttijd voor de pont af en daarmee wordt de pont minder een hindernis. De exploitatiekosten van de veren zullen hierdoor toenemen, waarschijnlijk meer dan de inkomsten. Eventueel is het hiertoe ook nodig om de oevervoorzieningen (veerstoepen) aan te passen.
11. Waterbus-verbindingen: Voor toeristen / recreanten kan ook het doortrekken van de waterbus vanaf Lekkerkerk naar Rotterdam, Kinderdijk en Dordrecht een alternatief bieden. Op de Lek kan niet zo hard gevaren waardoor het voor vertrek vanaf Schoonhoven minder een alternatief is voor het woon-werkverkeer.
12. Verlagen snelheid N-wegen: Door de snelheid op de N-wegen door het gebied terug te brengen naar 60 km / uur neemt de capaciteit van de wegen toe en is het mogelijk ook tractoren op de N-wegen toe te laten (45km / uur), waardoor er op de landwegen landbouwverkeer over langere afstanden kan afnemen. Het levert echter geen directe bijdrage aan de problematiek op de Algeracorridor, maar door een beter fietsnetwerk mogelijk wel indirect.
13. Matrixborden en reistijden /wachttijden veerdienst via de app: Door inzet van matrixborden met actuele routeadviezen (doorverwijzen naar de pont?) en smartphone-apps worden reis en wachttijden inzichtelijker gemaakt, waardoor je tevoren eenvoudiger kunt kiezen of je de pont of de brug pakt. Spreiding van verkeer leidt tot afname van de overlast, keuzemogelijkheden tot minder frustratie.
14. Versterken route naar A15 door veren: in plaats van een extra oeververbinding wordt een extra doorgaand veer gecreëerd die het mogelijk maakt de Brienenoord te vermijden. Wanneer met twee ponten wordt gevaren, dan vormt deze een serieus alternatief voor de Algeracorridor en verbetert de mobiliteit voor de eigen inwoners.
15. Algera verbreden of meerlaags maken: door extra stroken aan of boven de Algera te leggen krijgt de bottleneck van de Algeracorridor meer capaciteit. Deze maatregelen zouden, voor wat betreft wegbanen ten behoeve van motorvoertuigen, wel gepaard moeten gaan met andere ontlastingen van de Brienenoord omdat het knelpunt anders wordt verlegd naar de aansluiting op de A16.
16. Doortrekken lange routes voor snel fietsverkeer: Door het aanleggen van lange-afstands fietspaden door de Krimpenerwaard ontstaat er een aantrekkelijk alternatief voor de snelle fietser – naast recreatief ook voor wat betreft het woon-werkverkeer (*speedpedalics*).
17. Fietsbruggen over de Hollandse IJssel: door extra oeververbindingen te leggen ten bate van het fietsverkeer naar Rotterdam en Gouda/Den Haag kan het woon-werkverkeer per fiets extra mogelijkheden worden geboden ten opzichte van de auto (minder omrijdkilometers) die (elektrisch / speedpedalics) fietsen een extra plus geven boven de auto. Doordat de bruggen minder zwaar belast hoeven te worden zijn de kosten lager dan die van auto-bruggen, maar nog steeds behoorlijk.
18. Doortrekken metrolijn: In plaats van de routes naar het hoogwaardig openbaar vervoer te verbeteren halen we het hoogwaardig openbaar vervoer de polder in, waarmee vervolgens een situatie ontstaat die voldoet ook aan de eerste trede van de ladder van Verdaas: geconcentreerd bouwen nabij hoogwaardig openbaar vervoer wordt mogelijk.
19. Wegverbinding naar A38 naar A15: door de N210 met de A15 te verbinden kan het verkeer dat anders over de Algera en Brienenoord moet via Ridderkerk (of Molenwaard) naar de A15. Ook de medewerking van Ridderkerk is hiervoor nodig. Het biedt bij calamiteiten bovendien een alternatief voor de Brienenoord, maar zal gezien de omrijdkilometers naar Gouda niet direct als regulier alternatief dienen. Er zijn meerdere tracés hiervoor te bedenken.
20. Fietsbrug naar Rotterdam: faciliteert fietsers en is een gezond alternatief voor de automobilist met een beperkte reisbestemming.
21. Aansluiting IJsseldijk naar A20: het gaat hier om een vaste brug over de IJssel van Lageweg naar de A20.
22. Ringweg Gouda naar A20/A12: Langs het natuurgebied wordt een nieuwe weg gelegd richting de A20. In combinatie met de verbinding naar de A38/A15 ontstaat er een goed alternatief (als 80 km weg) voor het verkeer over de Brienenoord (inschatting), waarmee deze wordt ontlast.

Ontbreken voor ideeën m.b.t. trede 1: Ruimtelijke ordening

Het sturen op ruimtelijke ordening geeft richting aan waar (geconcentreerd) nieuw te bouwen.

Daarmee is de beperking dat met ordening alleen gestuurd kan worden wat niet al is. De toename van het autoverkeer en ook de toename van woningen en economische activiteiten in de Krimpenerwaard

en Krimpen hebben reeds plaatsgevonden – veelal vóór de omarming van de Ladder van Verdaas. Het opnieuw nadenken op de ruimtelijke ordening maakt de situatie voor dit moment dan ook niet anders.

De mogelijkheid bestaat om door het accepteren of zelfs faciliteren van een bevolkingskrimp het aantal woningen en inwoners en daarmee mogelijk het aantal autobewegingen te verminderen. Deze strategie staat echter haaks op de ambitie om een vitale gemeente te blijven. Bovendien is het de vraag of de mate van krimp en vergrijzing het probleem van de mobiliteit oplost: de toename van het autoverkeer uit de Waard kan door het vertrek van economische activiteiten wel eens hoger zijn dan de afname door verdunning en vergrijzing.

5. Criteria voor de beoordeling van deze oplossingsrichtingen

De verschillende ideeën hebben allen eigen voor- en nadelen en een voorkeur voor oplossingen is afhankelijk van het belang dat men het zwaarst laat wegen.

Onderstaand de figuur (bron: probleemanalyse herontwerp Brienenoord en Algeracorridor) op basis waarvan een vergelijking gemaakt kan worden.

Profit	People	Planet
Bereikbaarheid		Landschap Cultuurhistorie en Archeologie
Regionale ruimtelijke en economische structuur		
Kosten	Kwaliteit woon- en leefmilieu	
Baten	Veiligheid	Klimaat

In aanvang is voor alle oplossingsrichtingen gekeken naar de volgende aspecten, om meer inzicht te krijgen in de oplossingsrichtingen.

Realisatiemogelijkheden:

- Afhankelijkheden van andere overheden en partners
- Termijn waarop realisatie mogelijk kan zijn

Verder is gekeken naar de afgeleide aspecten obv de bovenstaande figuur:

- Effect op het landschap
- Leefbaarheid: Effect op de leefbaarheid / milieu
- Bereikbaarheid: effect op de doorstroming / omrijtijden
- Kosten / baten: Omvang investering en omvang exploitatiekosten
- Economische structuur: in hoeverre zorgt de oplossing voor een betere aanhaking aan de hoofdinfrastructuur of verwachten we anderszins een economisch effect

De multicriteria-analyse is opgenomen in bijlage 1 bij deze nota: de maatregelenmatrix. Deze is gevuld op basis van een inschatting op “gezond boeren verstand” (++/--), zonder uitgebreide cijfermatige onderbouwing dus.

Hieronder treft u de legenda bij deze bijlage (tabblad 2 van de bijlage).

LEGENDA	--	-	0	+	++
Termijn lang-kort	> 25 jaar voor realisatie	binnen 15 - 25 jaar realisatie	binnen 10 - 15 jaar realisatie	binnen 3 - 7 jaar realisatie	binnen 1 - 3 jaar realisatie
effect milieu/leefbaarheid	zeer onvoordelig	onvoordelig	niet merkbaar	merkbaar	zeer goed merkbaar
doorstroming / omrijtijden	de maatregel kost tijd	geen effect op doorstroming	onzeker effect op de doorstroming / wel effect, maar reis wordt langer	effect op de doorstroming, maar knelpunt wordt potentieel verlegd waardoor reistijd naar bestemming niet afneemt	verwachten structurele verbetering van doorstroming en reistijd naar bestemming
investeringskosten	>50mio	5 tot 50 mio	1 - 5 mio	1 mio	< 0,1 mio
exploitatiekosten	per saldo >1000k / jaar kosten	per saldo 100 - 1000k / jaar kosten	per saldo 50 - 100k / jaar kosten	per saldo 10 - 50k / jaar kosten	per saldo < 10k / jaar kosten
landschap	grote ingrepen in het landschap, nabij/door hoofdstructuur natuur	ingrepen in het landschap	beperkte ingreep in het landschap, verenigbaar	minimale ingrepen	geen ingrepen
economie	beperkt / belast bestaande economie fors	beperkt / belast bestaande economie beperkt	neutraal of licht positief economisch effect	verbetering van economische verbindingen	sterke verbetering van aanhaking economische verbindingen
afhankelijkheid	overeenstemming >= 5 partijen	4 partijen nodig	overeenstemming 3 partijen	overeenstemming 2 partijen	dit kan zelfstandig

6. Oplossingsscenario's

Voor bijna iedereen vormen de (ontbrekende) schakels in de infrastructuur in meer of mindere mate een probleem. Dat gevoel concentreert zich op de Algerabrug. We hebben gezien dat de afgelopen zestig jaar de infrastructuur van, in en naar de Krimpenerwaard grotendeels hetzelfde is gebleven. Inzetten op nieuwe/extra infrastructuur (vanuit het Rijk) is een langlopend en complex proces. Van belang is daarom om samen een gedeeld beeld te hebben van de problematiek en eensgezind op te trekken om de meest urgente problemen op te lossen. Met deze nota vragen wij u niet om al besluiten tot een specifieke oplossing, maar om te vernemen hoe u aankijkt tegen de problematiek, de dilemma's en belangen die de verschillende oplossingsrichtingen met zich meebrengen en de rol die wij als gemeente voor ons zien. In de afstemming met de andere partijen kan daarmee een gedragen bijdrage voor zowel de korte als de lange termijn worden ingebracht.

6.1 Scenario's

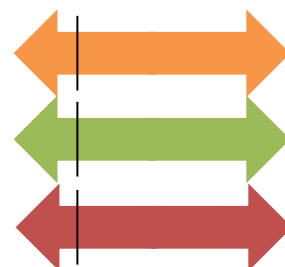
hieronder is een viertal scenario's weergegeven die een bepaalde toekomstvisie en bijbehorende maatregelenpakket vertegenwoordigen. De scenario's zijn bewust als uitersten geformuleerd om goed onderscheid te kunnen maken.

A. Wees voorzichtig, de wereld van morgen is anders dan vandaag

De bereikbaarheidsproblematiek wordt onderkend maar tegelijk zien we dat de wereld van de nabije toekomst er heel anders uit ziet dan nu. De verwachting is dat technologische ontwikkelingen zoals autonome en met elkaar communicerende voertuigen al leiden tot een verbeterde bereikbaarheid en een efficiënter gebruik van de weg. Daarnaast zijn er ontwikkelingen als digitalisering, flexibel- en thuiswerken, de (auto-)deeleconomie, maar ook vergrijzing en bevolkingskrimp leiden op termijn vanzelf tot een vermindering van het autoverkeer. Investeren in nieuwe infrastructuur is dan ook niet nodig en niet doelmatig. In dit scenario past het beter benutten van de bestaande infrastructuur en mobiliteitsmanagement in de brede vorm zoals matrixborden, prijsbeleid, tolpoorten en het stimuleren en faciliteren van gedeelde (auto)ritten en elektrisch fietsen.

Ondanks dat de huidige infrastructuur op dit moment niet optimaal is, zetten we bij dit scenario vooral in op het beïnvloeden van het gedrag en de keuze voor een bepaalde vervoersvorm. Bereikbaarheid gaat immers over meer dan infrastructuur en auto's.

Dit scenario beschermt het landelijke groene karakter van onze gemeente, inwoners worden niet voor hoge en mogelijk onnodige investeringen geplaatst en toch zijn er zichtbare maatregelen die op bescheiden maar passende schaal de problematiek tegengaan.



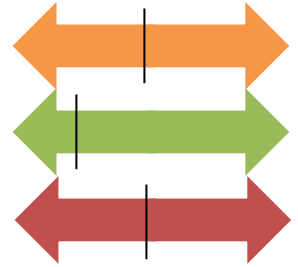
B. Mobiliteit moet anders en duurzamer: OV en fiets daar zetten we op in!

Individueel autogebruik heeft teveel nadelen voor onze planeet en onze leefbaarheid, daarom bevorderen we duurzamere / groenere vormen van mobiliteit. Met alleen mobiliteitsmanagement in brede vorm redden we dat niet.

In dit scenario zetten we in op vaste verbindingen voor de fiets naar hoogwaardig openbaar vervoer in de nabijheid. We vervolmaken het (interne) fietsnetwerk en zorgen met vaste oeververbindingen voor goede aansluiting op het fietsnetwerk buiten onze gemeente. Met name de elektrische fiets wordt dankzij deze maatregelen meer en meer een snel en gezond alternatief voor de auto.

We bevorderen ook het openbaar vervoer: met snelbusverbindingen en op langere termijn wellicht het dichterbij brengen van hoogwaardig openbaar vervoer (metro of sneltram) – mochten alternatieven als zelfrijdende (deel)auto's in de tussentijd niet al tot wasdom komen.

Krimpenerwaard komt in beweging en biedt alle ruimte om tot een flexibele en passende vervoermiddelenkeuze te kunnen maken.



C. De automobilititeit blijft de belangrijkste vervoersvorm

De wereld van morgen is een wereld waarin individuele vrijheden en individuele mobiliteit belangrijk zijn. De afhankelijkheid van de auto in dunnerbevolkt gebied blijft groot. Ook economisch blijft een goede auto-bereikbaarheid in onze gemeente een primaire vestigingsvoorwaarde. We liggen centraal tussen twee belangrijke vervoerscorridors, maar zijn niet aangehaakt en dat moet veranderen willen we niet in krimp en economische teruggang terecht komen. Bovendien: wanneer een dijkdoorbraak dreigt, moeten we efficiënt en goed kunnen vluchten, een matrixbord of deelauto biedt dan geen oplossing.

Daarom moet er – ondanks alle MIRT-hobbels – stevig ingezet worden op nieuwe oeververbindingen en extra verbindingen naar o.a. A15 en A20. We accepteren dat dit ingrepen in het landschap vraagt en begrijpen ook dat de investeringen van Rijk en Provincie ook betekenen dat de oplossing bij moet dragen aan een meer dan lokaal mobiliteitsvraagstuk.



In de tussentijd worden alvast stappen in de goede richting gezet door het realiseren van extra autoveren. De veren in de Krimpenerwaard verzorgden in 2016 ruim 3,3 miljoen overzettingen waarbij de veren in Schoonhoven en Bergambacht samen zo'n 1,5 miljoen motorvoertuigen hebben overgezet. De inzet van een veer levert daarmee een volwaardig alternatief en ontlast de weg substantieel.

Dit scenario geeft waar veel inwoners en bedrijven om vragen: voldoende wegcapaciteit en een betere ontsluiting van de Krimpenerwaard.

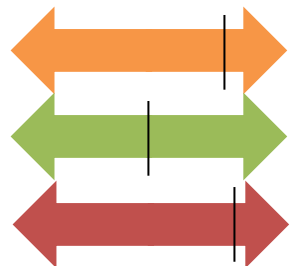
D. Alles uit de kast!

De beperkte bereikbaarheid is een groot, complex en urgent probleem voor de Krimpenerwaard. De enige echte structurele oplossing: een extra vaste oeververbinding, is er de komende vijftien jaar nog niet maar die moet er wel komen. Daar moeten we nu al aan gaan werken, juist omdat er zoveel tijd nodig is om deze te realiseren.

In de tussentijd staan we niet stil, maar moet een breed pakket aan maatregelen worden genomen om de verwachte groei van het autoverkeer op te kunnen vangen en de grootste knelpunten te verlichten. We zetten hierbij vooral in op mobiliteitsmanagement, vervoer over water zoals met veren en de waterbus en innovatieve stimulering van duurzame vervoersvormen.

Allereerst wordt een (relatief) snel te realiseren mix aan maatregelen genomen: prijsbeleid kost de burger weliswaar geld, maar dat geld wordt ingezet om collectief vervoer en lange afstands fietsverkeer te stimuleren.

Door het realiseren van auto- en fietsveren op strategische plaatsen – samen een goed alternatief biedend voor Algera en Brienenoord - wordt een alternatieve route geboden (en een kostendrager gecreëerd voor de nodige wegen).



Tegelijk wordt ingezet op bevorderen van OV en (elektrische) fiets door onder meer het aanbrengen van P+R plaatsen waar overstappen op andere vervoersmodaliteiten mogelijk wordt. Nieuwe innovatieve technologische en ICT ontwikkelingen worden nauwlettend gevolgd en waar mogelijk het gebruik ervan in onze gemeente bevordert of gefaciliteert.

6.2 Keuzen op hoofdlijnen

Het doel van deze discussienota is om te komen tot een beeld van de wijze waarop wij als gemeentebestuur de bereikbaarheidsproblematiek ervaren, de daarbij passende richting waarin oplossingen gezocht moeten worden en de rol die wij als gemeente hierin spelen. Om die richtingen te kunnen onderscheiden is in de vorige paragraaf een viertal toekomstscenario's (met bijpassende maatregelen) geschetst. Om te kunnen bepalen welk scenario het meest passend is voor onze gemeente, wordt u hieronder een drietal hoofdkeuzes voorgelegd. In de raadsdiscussie vragen wij u aan te geven waar u zich op de schaal bevindt.

1. Hoe ziet u de ontwikkeling van de mobiliteit in de komende jaren?

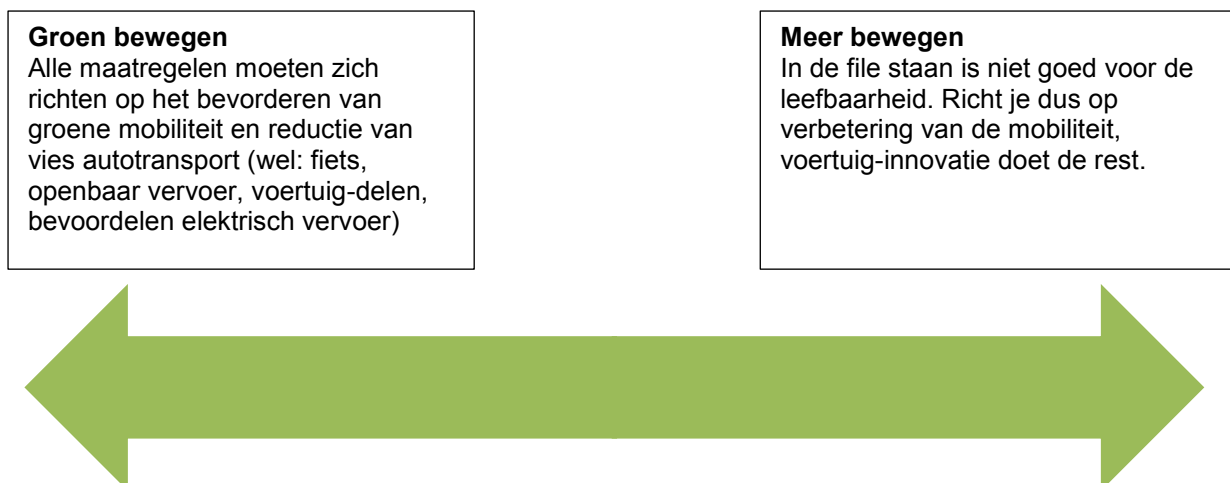
De ontwikkeling van de deeleconomie, digitale technieken om het openbaar vervoer beter te benutten, zelfrijdend vervoer, thuiswerken en bijvoorbeeld de elektrische fietsen kunnen effect hebben op de "modal split": de verdeling van het gebruik naar vervoersmiddel. Verwachtingen hierover zijn allen toekomstvoorspellingen – niemand kan deze echt voorspellen. Wat verwacht u?



2. Wat heeft voor u prioriteit: groenere mobiliteit of méér mobiliteit?

Naast dat je vertrouwen kunt hebben in de effecten van toekomstige ontwikkelingen kan daar wel op gestuurd worden. Immers: inzetten op alleen duurzame mobiliteit is ook een keuze waarmee de toekomst een duwtje in die richting wordt gegeven.

Anderzijds: is dat de rol die je als lokale overheid wil spelen? Eerst zorgen dat we blijven rijden, de innovatie van de (auto)industrie en het elektrisch rijden (rijksbeleid) doet de rest.



3. Hoe kijkt u aan tegen extra aangelegde verkeersroutes en oeververbindingen voor de Waard?

Zowel groener bewegen (fiets / collectief / elektrisch) als inzetten op meer automobilititeit kan tot gevolg hebben dat er nieuwe routes en verbindingen over de rivier nodig zijn. Dat levert doorsnijding van het landschap op en maakt de Krimpenerwaard minder een "eiland tussen de rivieren".

Nieuwe oeververbindingen vraagt om grote investeringen en mede financiering vanuit Rijk en/of provincie.



Nee, geen nieuwe routes, natuur en landschap voor alles	Ja wegen wel, bruggen niet. Ontsluiten met veren.	Ja extra vaste oeververbindingen, maar alleen voor de fiets	Ja, voor auto's een enkele brug en voor de fiets oeververbindingen, maar geen nieuwe doorgaande routes	Leg meer bruggen en verbindingen door de Waard. Oplossingen moeten bijdragen aan het probleem van het grotere geheel.
---	---	---	--	---