gemeente Krimpenerwaard

RAADSINFORMATIEBRIEF

VAN HET COLLEGE VAN B&W
VOOR de leden van de gemeenteraad
CC
DATUM 6 maart 2018
ONDERWERP Nadere verkenning 10 maatregelen bereikbaarheid

Beste heer, mevrouw,

Op 26 september 2017 heeft uw gemeenteraad besloten een nadere verkenning uit te laten voeren naar tien punten die de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard, met name in het westen, moeten verbeteren.
Het rapport met de uitkomsten van die verkenning wordt u hierbij alvast ter kennisname aangeboden.

De verkenning is opgesteld vanuit de wens de bereikbaarheid te verbeteren. Belangrijkste bottleneck blijkt te liggen in de Algeracorridor en dan met name in de spits. De onderbouwing van de problematiek en de conclusies richten zich dan ook op het effect op de bereikbaarheid en meer specifiek op de potentiele bijdrage op de ontlasting van de Algeracorridor.
Daarnaast kunnen er natuurlijk redenen zijn om een of meer maatregelen, ondanks een mogelijk tegenvallend effect op de bereikbaarheid, toch uit te laten voeren.

Deze verkenning is in onze ogen een vertrekpunt voor verdere bespreking van de problematiek, het peilen van draagvlak voor de verschillende maatregelen en een eventuele prioritering van bepaalde maatregelen.

Wij willen de uitkomsten van deze nadere verkenning inhoudelijk met u bespreken in een nog te plannen themabijeenkomst, waarin de opsteller van deze rapportage zijn bevindingen aan u zal presenteren en toelichten. U ontvangt tezijnertijd een uitnodiging voor deze themabijeenkomst.

Als het gaat om de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard, dan is buurgemeente Krimpen aan den IJssel een belangrijke partner. Wij zullen dan ook op korte termijn het initiatief nemen om het college van Krimpen aan den IJssel uit te nodigen voor een gezamenlijke presentatie en bespreking van deze uitkomsten en om te vernemen hoe Krimpen aan den IJssel hierover denkt.

Bijlagen RIB: **1. rapport Nadere verkenning bereikbaarheid**

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

mw. mr. M. Plantinga mr. R.S. Cazemier

ZK17001022/ 18-0005747

18-0005747

NAAR EEN BETERE BEREIKBAARHEID VAN DE KRIMPENERWAARD

Nadere verkenning van 10 punten voor een betere bereikbaarheid

Van Kerkhoff
Maatwerk in RO

gemeente
Krimpenerwaard

Titel:	**Naar een betere bereikbaarheid van de Krimpenerwaard**
Gemeente:	Krimpenerwaard
Status:	Definitief
Project:	17-167
Datum:	6 maart 2018
Opgesteld door:	Van Kerkhoff Maatwerk in RO
In opdracht van:	Gemeente Krimpenerwaard
Projectteam gemeente:	Miranda van der Sloot Maarten van der Gaag Jan van der Heide Johan Suijker

Van Kerkhoff Maatwerk in RO

INHOUDSOPGAVE

H1. Opgave 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 De 'tien punten' 4
1.3 Uitgangspunt voor de nadere verkenning 4
1.4 Opbouw van de rapportage 5

H2. Onderbouwing van de opgave 6
2.1 Relevante begrenzing 6
2.2 Verdeling van de mobiliteitsbehoefte 6
2.3 Bestaande infrastructuur 6
2.4 Congestie 7

H3. Context Brienenoord-Algeracorridor 8
3.1 Analyse verkeer op de Algerabrug 8
3.2 Vastlegging in de Rijksstructuurvisie 9
3.3 OV-visie Rotterdam 2018-2040 10

H4. Ontwikkelingen openbaar vervoer en fiets 11
4.1 Openbaar vervoer 11
4.2 Fiets 12

H5. Deelprojecten 14
5.1 Ladder van Verdaas 14
5.2 Effectiviteit van maatregelen meten 15

Deelprojecten:
1. Stimuleren flexibel / thuis werken 16
2. Verkeers- en mobiliteitsmanagement 18
3. Netwerk lange afstand e-fietsen 20
4. Hoogwaardig openbaar vervoer 22
5. Aansluiten op waterbus 24
6. P + R 26
7. Optimalisatie Algerabrug 28
8. Verbindingsweg N210-Lekdijk 30
9. Autoveerverbinding Ridderkerk 32
10. Nieuwe vaste oeververbinding 34

H6. Advies 36

Bijlagen
1. Indicatie van herkomst en bestemmingen
2. Bestaande infrastructuur

H1. Opgave

1.1 Aanleiding

Op 21 juni 2017 heeft de gemeenteraad van Krimpenerwaard tijdens een thema-avond op interactieve wijze gesproken over de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard. De punten waar de aanwezigen van de avond het unaniem of in meerderheid over eens waren, zijn:

- de bereikbaarheid is een serieus probleem en de gemeente heeft een rol om dit aan te pakken;
- die rol moet voortvarend, proactief en in samenwerking met stakeholders worden opgepakt;
- nader onderzoek richt zich vooral op de effectiviteit, kosten en baten van kansrijke maatregelen;
- wat oplossingen betreft halen we 'alles uit de kast' en ligt de focus niet alleen op een extra oeververbinding, maar op een bredere aanpak gericht op een duurzamere mobiliteit (fiets, openbaar vervoer, elektrisch rijden, etc.);
- inwoners en bedrijfsleven worden stapsgewijs meegenomen;
- we willen geen nieuwe doorgaande routes door de Krimpenerwaard;
- samenwerking met de gemeente Krimpen aan den IJssel is noodzakelijk en wenselijk.

Op 26 september heeft de gemeenteraad ingestemd met het uitvoeren van een nadere verkenning van 10 punten voor een betere bereikbaarheid. Deze rapportage is de weerslag van die nadere verkenning.

1.2 De 'tien punten'

De 10 nader te verkennen punten zijn erop gericht de bereikbaarheid en doorstroming in met name het westelijk deel van de Krimpenerwaard in de komende jaren te verbeteren. Bereikbaarheid is daarbij breed gedefinieerd, namelijk "de mate waarin mensen activiteiten (wonen, werken, onderwijs, recreatie, etc.) binnen een bepaalde tijd kunnen uitvoeren". De 10 punten zijn:

1. Het stimuleren van de mogelijkheid flexibel of thuis te werken;
2. Inzetten op verkeers- en mobiliteitsmanagement;
3. Een goed sluitend netwerk voor lange afstand e-fietsen en e-fietshuur;
4. Inzetten op Hoogwaardig Openbaar Vervoer;
5. Een aansluiting op de Waterbus-route;
6. Een P+R;
7. De mogelijkheden voor optimalisatie/capaciteitsuitbreiding van de Algerabrug;
8. Een verbindingsweg N210 – Lekdijk;
9. Een autoveerverbinding Krimpen ad Lek/De Zaag – Ridderkerk;
10. Ondersteuning van de MRDH-verkenning naar een nieuwe vaste oeververbinding.

In deze tien punten hebben er twee betrekking op mobiliteits-beïnvloeding, één op het stimuleren van het gebruik van de (e-)fiets, twee op openbaar vervoer, één op de koppeling tussen vervoermiddelen en vier op de verbetering van de autoverbinding met de Rotterdamse regio.

1.3 Uitgangspunt voor de nadere verkenning

De uitgangssituatie in de Krimpenerwaard is bijzonder. Er is sprake van een "eiland"-situatie en een heldere interne T-structuur met de N210 en de N207. De verbindingen binnen de Krimpenerwaard staan niet ter discussie ("het is zoals het is"). De discussie spitst zich toe op de hoofdverbindingen met de omliggende regio's. Richting met name de Rotterdamse regio, in mindere mate de Goudse en Utrechtse regio wordt het verkeer van en naar de Krimpenerwaard in de spits geconfronteerd

met congestie. De verbindingen tussen de Krimpenerwaard en het zuiden is alleen mogelijk met behulp van veerdiensten.
Als uitgangspunt voor de nadere verkenning wordt dan ook de stelling aangegaan dat het bereikbaarheidsprobleem van de Krimpenerwaard wordt veroorzaakt door het feit dat de aanhaking op omliggende regio's met veel werkgelegenheid afhankelijk is van rivierkruisingen die ontbreken of filegevoelig zijn in de spits.

1.4 Opbouw van de rapportage

In deze rapportage wordt eerst in hoofdstuk 2 het gekozen uitgangspunt voor de nadere verkenning onderbouwd. Uit deze onderbouwing komt naar voren dat het fileprobleem vooral speelt in de verbinding naar Rotterdam. In 2011 is een verkenning Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor, in opdracht van Rotterdam Vooruit uitgevoerd. De onderliggende gegevens kunnen ook nu nog als basis dienen voor deze nadere verkenning en context bieden. Dit wordt uitgewerkt in hoofdstuk 3. Uit dit hoofdstuk komt naar voren dat een extra oeververbinding naar de Krimpenerwaard ook voor de Brienenoord-Algeracorridor een deel van de oplossing zou kunnen bieden. Hoofdstuk 4 richt zich op de ontwikkelingen in het openbaar vervoer en de consequenties van de intrede van de elektrische fiets. In hoofdstuk 5 worden de tien deelprojecten in factsheets uitgewerkt. Daartoe wordt eerst aangegeven op welke wijze de effectiviteit van de oplossingen kan worden "gemeten". De rapportage wordt afgesloten met een overzicht waarin per deelproject wordt aangegeven welke actie nodig is, hoe de kosteneffectiviteit van elke deelproject wordt ingeschat en op welke termijn effect te verwachten is.

H2. Onderbouwing van de opgave

2.1 Relevante begrenzing

In onderstaande kaart is de landschappelijke grens van de Krimpenerwaard afgezet tegen de bestuurlijke grens van de gemeente. Voor de bereikbaarheid is de bestuurlijke grens minder relevant.

Rivierkruisingen zijn een gezamenlijke opgave. Belangrijk is dus zoveel mogelijk gezamenlijk op trekken met andere gemeenten. Dit geldt met name voor buurgemeente Krimpen aan den IJssel. Met het begrip 'Krimpenerwaard' wordt in het vervolg van deze rapportage dan ook de combinatie van beide gemeenten bedoeld.

2.2 Verdeling van de mobiliteitsbehoefte

De mobiliteitsbehoefte is af te leiden uit de situering van herkomst en bestemming van mensen. Herkomst is in het algemeen sterk gerelateerd aan de woonlocaties (woon-werk) en lokale bedrijventerreinen (werk-werk), terwijl bestemmingen vooral gekoppeld zijn aan werk, voorzieningen en recreatie. Uit de drie kaarten in bijlage 1 is af te lezen dat de verdeling van zowel woon-, werk- als voorzieningenlocaties in de Krimpenerwaard geconcentreerd is in de zuidwesthoek en zich verder verdeelt langs de T-infrastructuur (N210 en N207). De recreatie in de Krimpenerwaard is vooral gericht op natuurbeleving. Daarmee zijn er weinig concentratiepunten met een sterke verkeersaantrekkende werking aan te wijzen en ook de relatief kleinschalige verblijfsrecreatieve accommodaties liggen verspreid door de Krimpenerwaard.

2.3 Bestaande infrastructuur

In bijlage 2 is in kaartbeelden de infrastructuur in en om de Krimpenerwaard opgebouwd. Op de eerste kaart is de hoofdwegenstructuur aangegeven, bestaande uit rijks- en provinciale wegen. Op de tweede kaart zijn de hoofdlijnen van openbaar vervoer toegevoegd, bestaande uit de spoorlijnen, het metro- en HOV-net. Op de derde kaart zijn de lokale wegen en de veerverbindingen toegevoegd, waarbij onderscheid is gemaakt tussen veren waarop een substantiële hoeveelheid auto's meekunnen en veren die vooral bedoeld zijn als fiets- en voetveer. De vierde kaart geeft een beeld van de fietsroutes door de Krimpenerwaard, die deels gebruik maken van de infrastructuur uit de eerste drie kaarten en deels eigen infrastructuur gebruiken.

De infrastructuur binnen de Krimpenerwaard is een omgekeerde T-structuur met de N207 en de N210. De structuur sluit prima aan op de grootste herkomsten (concentratie inwoners) en bestemmingen (werk en voorzieningen) binnen de Krimpenerwaard. Aan de T-structuur is ook het

openbaar-vervoersnetwerk gekoppeld. Het fietsnetwerk is wijdvertakt met aansluiting op de omliggende gebieden.

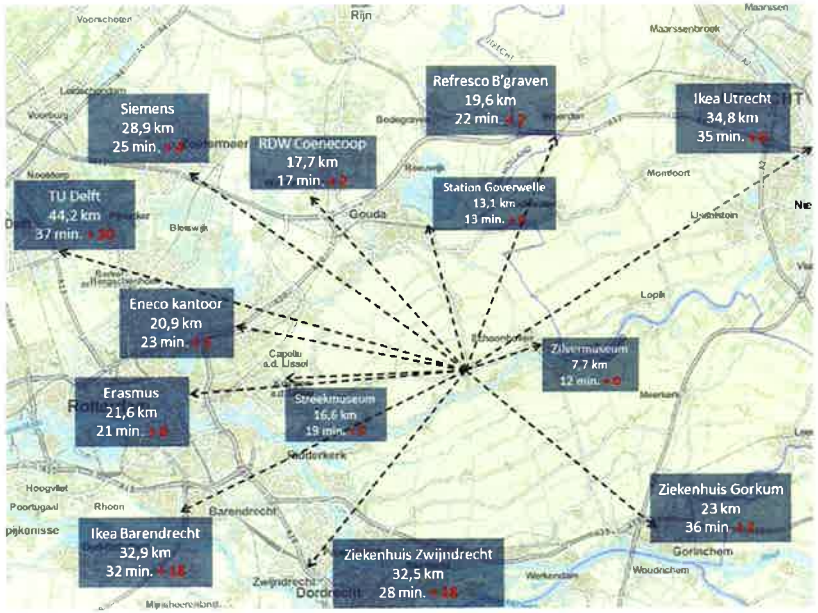
2.4 Congestie

In de onderstaande figuur zijn 10 bestemmingen binnen en buiten de Krimpenerwaard gekozen, gelegen aan een hoofdweg. Met de reisplanner van de ANWB is gemeten welke reistijd normaal is tussen de kruising van de N210 en de N207 in Bergambacht en de desbetreffende bestemming. Een aantal keren in de ochtendspits is gemeten hoe de reistijd dan oploopt. Uit de figuur blijkt dat de reistijd binnen de Krimpenerwaard in de spits gelijk is aan de reistijd buiten de spits. Dit onderschrijft de stelling dat er binnen de Krimpenerwaard geen sprake is van een auto-mobiliteitsprobleem, immers er is geen congestie op de belangrijkste routes van de T-structuur. Er lijkt voor de congestie binnen de gemeente grenzen dan ook geen reden voor nieuwe doorgaande routes binnen de Krimpenerwaard.

De aansluiting op de regio's buiten de Krimpenerwaard met belangrijke bovenregionale werk- en voorzieningenconcentraties kent wel bereikbaarheidsproblemen:

- Naar de regio Gorinchem is sprake van een filevrije maar langzamere route (veer).
- Naar de Goudse en Utrechtse regio is sprake van relatief lichte congestie, in die regio's zelf.
- Naar de noordkant van de Rotterdamse regio is sprake van congestie op de Algeracorridor.
- Naar de regio Drechtsteden en de zuidkant van de Rotterdamse regio is sprake van flinke congestie door afhankelijkheid van de Algera- én Brienenoordcorridor.

De grootste reistijdverliezen liggen op de bestemmingen aan de zuidkant van Rotterdam en in de Drechtsteden.



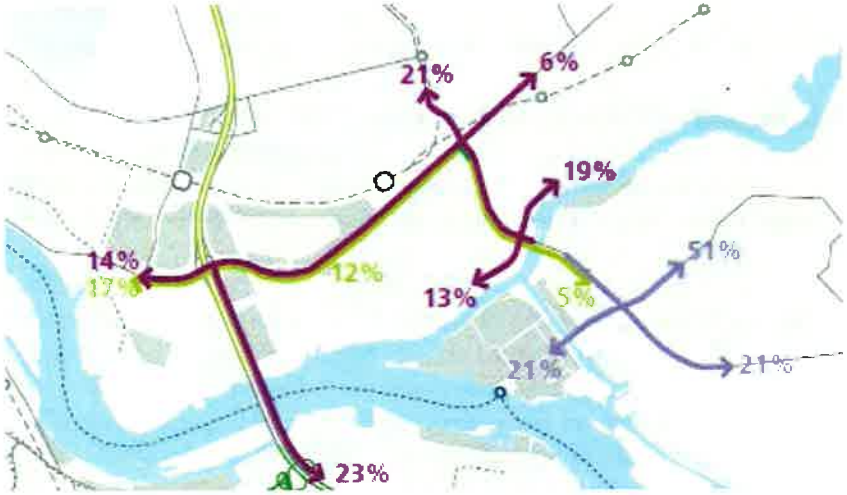
Richting Den Haag zijn er twee routes mogelijk (via Gouda of via de Algera-corridor), waarbij – ondanks de kortere reisafstand via de Algera-corridor – de route via Gouda regelmatig sneller is dan via de Algera-corridor.

De congestie doet zich in de Krimpenerwaard vooral voor rond de Grote kruising in Krimpen aan den IJssel. Met name langs de Industrieweg, de N210 en het begin van de Nieuwe Tiendweg kan dit invloed hebben op de geluid- en luchtkwaliteit.

H3. Context Brienenoord-Algeracorridor

3.1 Analyse verkeer op de Algerabrug

In 2010-2011 is een uitgebreide studie gedaan door het Rijk in samenwerking met de Rotterdamse regio naar de problematiek op de Brienenoord- en Algeracorridor[1]. In onderstaande figuur is de verdeling van het verkeer op de Algerabrug uit die studie gepresenteerd.

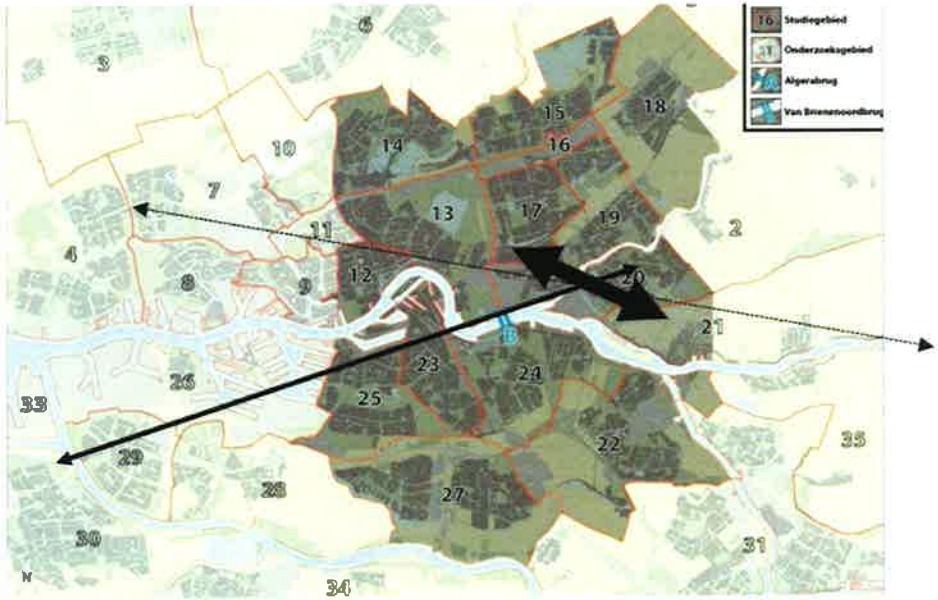


Het bereikbaarheidskompas van Krimpen aan den IJssel (2017) laat zien dat het verkeer naar de Krimpenerwaard zich wat evenwichtiger vertakt, dan uit de lila percentages in de figuur blijkt, namelijk:

- circa 40% gaat Krimpen aan den IJssel in
- circa 20% gaat naar Stormpolder
- circa 40% gaat de Krimpenerwaard in

Het verkeer vanuit de Krimpenerwaard (de paarse percentages in de voorgaande figuur) vertakt zich als volgt:

- Circa 23% gaat behalve over de Algerabrug ook over de Van Brienenoordbrug naar het zuiden;
- Circa 14% gaat via het Kralingseplein rechtdoor richting het centrum van Rotterdam;
- 27% gaat op de rotonde richting Capelle, R'dam Alexander of verder;
- 32% duikt direct na de Algerabrug Capelle aan den IJssel in en blijft vermoedelijk grotendeels op korte afstand[2].



[1] Bron: Rotterdam Vooruit, Movares, DHV, Analyse verkeersstromen over de Van Brienenoordbrug en Algerabrug; nu en in de toekomst, juni 2010

[2] Een deel van dit verkeer zal in de spits het onderliggende wegennet in Capelle aan den IJssel gebruiken als sluiproute. De omvang hiervan is onbekend.

Ook is in die studie nagegaan welke herkomst- en bestemmingsrelaties gebruik maken van de Algerabrug. Uit bovenstaande figuur blijkt dat de Algerabrug vooral (circa 65%) gebruikt wordt door verkeer binnen het studiegebied zoals op het kaartje aangeduid. Het betreft verkeer tussen Krimpen aan den IJssel/voormalige gemeente Nederlek aan de ene kant en de oostkant van Rotterdam aan de andere kant. Slechts 2% heeft betrekking op verkeer door het studiegebied heen. Het betreft dan verkeer uit vooral het overige deel van de Krimpenerwaard naar de rest van Nederland. De resterende 33% heeft of de herkomst of de bestemming buiten het studiegebied liggen.

Ten slotte wordt in deze studie bevestigd dat het grootste reistijdverlies ontstaat in de relatie tussen de Krimpenerwaard enerzijds en de zuidkant van Rotterdam c.q. de Drechtsteden anderzijds. Op die relaties verdubbelt de reistijd in de spits ten opzichte van de reistijd buiten de spits. In de huidige situatie moet een automobilist dan én over de Algerabrug én over de Brienenoordbrug. Daarmee wordt het probleem van de Algerabrug ook relevant voor de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

3.2 Vastlegging in de Rijksstructuurvisie

De congestie ontstaat vooral tussen de Algerabrug en het Kralingseplein. Verbreding van de Algerabrug levert dan niet veel op, want het Kralingseplein blijft dan het knelpunt. Het is veel effectiever om een nieuwe oeververbinding te leggen tussen Krimpen en Ridderkerk, omdat dan 23% van de verplaatsingen geen gebruik meer hoeft te maken van de Algerabrug en het Kralingseplein. Deze nieuwe oeververbinding vervult uitsluitend een functie voor de direct aangrenzende gebieden, niet voor doorgaand verkeer.

In de studie uit 2010-2011 is er dan ook (terecht) voor gepleit om de Van Brienenoordbrug niet te verbreden maar in plaats daarvan twee nieuwe stedelijke oeververbindingen te realiseren, één tussen Feijenoord en Kralingen aan ten westen van de Van Brienenoordbrug en één tussen Ridderkerk en Krimpen ten oosten van de Van Brienenoordbrug. Deze nieuwe oeververbindingen moeten zorgen voor afwikkeling van het verkeer op stedelijk niveau. Dat betekent:

- 2 x 1 rijstrook (stedelijke weg);
- Maximum snelheid 70 kilometer per uur;
- Aparte ruimte voor langzaam verkeer (fiets-voetganger);
- Een openbaar vervoerslijn (bus) die gebruik maakt van de oeververbinding.

De conclusies van de studie zijn vastgelegd in een Rijksstructuurvisie[3]:
"De bereikbaarheid in de Brienenoord- en Algeracorridor voldoet naar verwachting in 2020 niet aan de streefwaarden van het Rijk en de regio. Uit de analyse blijkt dat de sterke vermenging van stedelijk, regionaal en doorgaand verkeer hier leidt tot capaciteitsknelpunten op de weefvakken van de hoofd- en parallelstructuur, op de rivierkruising zelf, op de aansluitingen bij Kralingseplein en IJsselmondseplein en op de Algeracorridor. De structurele oplossing ligt in het bieden van een alternatief voor het stedelijke en regionale verkeer door twee nieuwe stedelijke oeververbindingen. De nieuwe stedelijke oeververbindingen verbeteren de reistijden, zorgen ook voor een robuuster onderliggend wegennet, verkleinen de barrièrewerking van de rivieren, en bieden mogelijkheden voor multimodale invulling met openbaar vervoer en fietsverkeer naast autoverkeer."

De volgende opties zijn afgevallen, omdat het oplossend vermogen niet opweegt tegen de kosten en de schade aan gebieden:

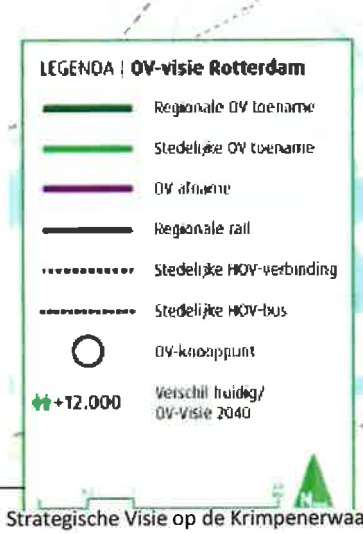
- Een derde Van Brienenoordbrug (als autosnelweg);
- De aanleg van de A38 door de Krimpenerwaard;

[3] Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, oktober 2013.

- Het verbreden van de Algerabrug als zelfstandige maatregel;
- De aanleg van een oostelijke randweg langs Krimpen aan den IJssel met een nieuwe oeververbinding over de Hollandse IJssel[4].

Maatregelen om de problemen op de korte termijn te verlichten zijn de instelling van veerverbindingen, mobiliteitsmanagement, dynamisch verkeersmanagement, P+R's en verdere verkeersontvlechting van het verkeer op de A16-passage.

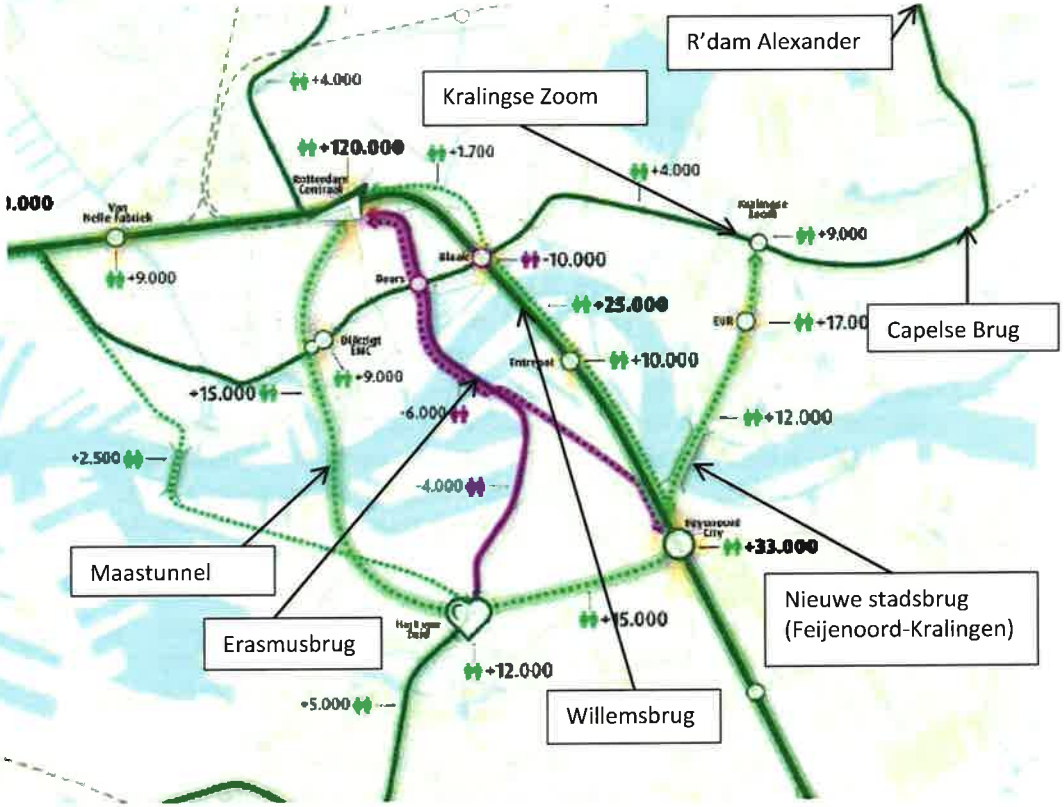
In het geval een nieuwe oeververbinding tot stand komt tussen Ridderkerk en Krimpen (in de vorm van een veerverbinding of een brug) ligt het vanuit kosteneffectiviteit voor de hand dat de nieuwe verbinding op de N210 aansluit bij Carpe Diem. Daarmee wordt immers het grote kruispunt en de routes daarnaartoe het meest ontlast, hetgeen een positief effect heeft op de geluid- en luchtkwaliteit in Krimpen aan den IJssel.



[4] Deze route is wel opgenomen in de Strategische Visie op de Krimpenerwaard (maart 2017), maar is niet in lijn met de Rijksstructuurvisie.

3.3 OV-visie Rotterdam 2018-2040

Recent is ook de OV-visie Rotterdam 2018-2040 verschenen. Hierin is de stedelijke oeververbinding Feijenoord-Kralingen opgenomen als onderdeel van het hoofdnetwerk. Kralingse Zoom en Rotterdam Alexander winnen als overstappunten naar ander openbaar vervoer dan in belang. Een directe doorkoppeling van openbaar vervoerpunten in de Krimpenerwaard naar deze overstappunten verdient aanbeveling.



H4. Ontwikkelingen openbaar vervoer en fiets

4.1 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt in essentie steeds meer verdeeld in twee vormen, te weten hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en vraagafhankelijk collectief vervoer. Beide vormen zijn nodig voor een optimaal openbaar-vervoerssysteem. We komen er steeds meer achter dat het geen zin heeft en heel duur is om het tussenliggende niveau met lijndiensten zonder veel passagiers in de lucht te houden. Op drukke trajecten wordt dan ook ingezet op een hoogwaardig product. De provincie Zuid-Holland heeft in het kader van de ontwikkeling van het R-net het hoogwaardig product als volgt vertaald:

- Betrouwbaar en frequent, om de 10 à 15 minuten stipt volgens de dienstregeling;
- Altijd en overal actuele reisinformatie;
- Herkenbaar en snel over eigen banen;
- Op één klantvriendelijk vervoerbewijs (samenwerking tussen vervoerders).

Voor mensen die wel afhankelijk zijn van openbaar vervoer maar niet aan de drukke trajecten wonen is er vraagafhankelijk vervoer. Dit vervoer is bedoeld om woonwijken en de werk- en voorzieningenconcentraties te verbinden met de drukke trajecten. Voor die trajecten is in beginsel de fiets het eerst aangewezen vervoermiddel. Het vraagafhankelijk vervoer werkt in beginsel op verzoek, maar bij voldoende continue vraag of bij voldoende vraag tijdens de spits, is er ook sprake van een dienstregeling. Redenerend vanuit een systeem met hoogwaardig openbaar vervoer en vraagafhankelijk collectief vervoer, is het van groot belang de punten waarop je in het HOV kunt stappen, op centrale plekken te situeren. Deze punten zullen uitgerust moeten worden met voldoende veilige en comfortabele stallingsruimte voor fietsen.

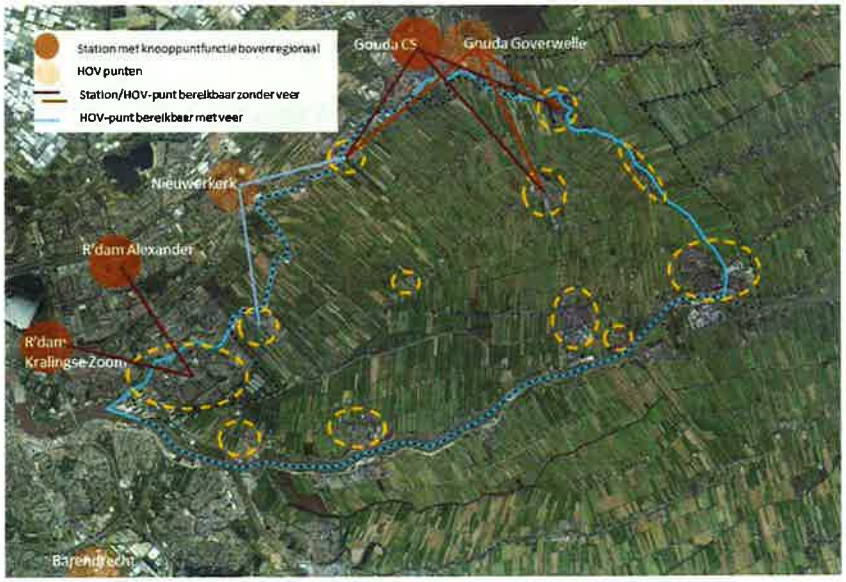
Daar waar meer HOV-lijnen bij elkaar komen (HOV-punt), is sprake van een knooppuntfunctie en is de stallingsruimte voor fietsen nog belangrijker, evenals de aanwezigheid van een comfortabele wachtruimte. Omdat de Krimpenerwaard uitgestrekt is en het aantal HOV-punten beperkt, zal hier ook ingezet moeten worden op parkeerruimte voor auto's. De auto (of de fiets) wordt dan gebruikt voor het vervoer binnen de Krimpenerwaard en naar het stedelijk gebied biedt het openbaar vervoer dan een volwaardig alternatief.

Binnen de Krimpenerwaard is hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) uitsluitend mogelijk op volgende trajecten:

- Schoonhoven-Bergambacht-Gouda (R-net bestaand);
- Rotterdam-Krimpen aan den IJssel-Schoonhoven-Utrecht (HOV-optie).

Binnen de Krimpenerwaard zijn vier mogelijke toekomstige HOV-punten aan te wijzen (zie voorgaande figuur):

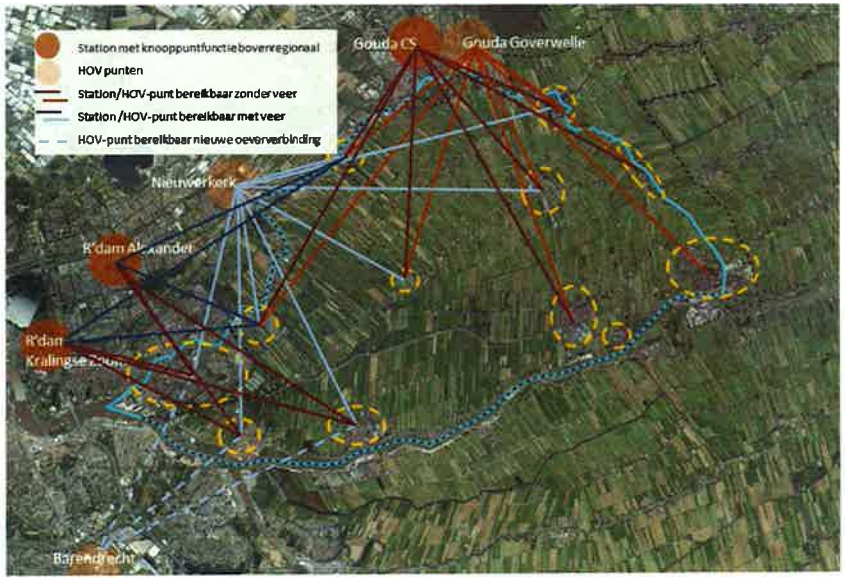
- Krimpen aan den IJssel met mogelijke vertakkingen naar Rotterdam-Kralingse Zoom, Rotterdam-Alexander en na gereedkomen van een eventuele oeververbinding naar Ridderkerk ook Barendrecht[5];
- Schoonhoven Veer (vernieuwd) met mogelijke vertakkingen naar Gorinchem en Utrecht ;
- Busstation Bergambacht (bestaand) als koppelingspunt tussen HOV-punten;
- Stolwijkersluis (eventueel te realiseren) met mogelijke vertakkingen naar Gouda CS en Gouda Goverwelle.

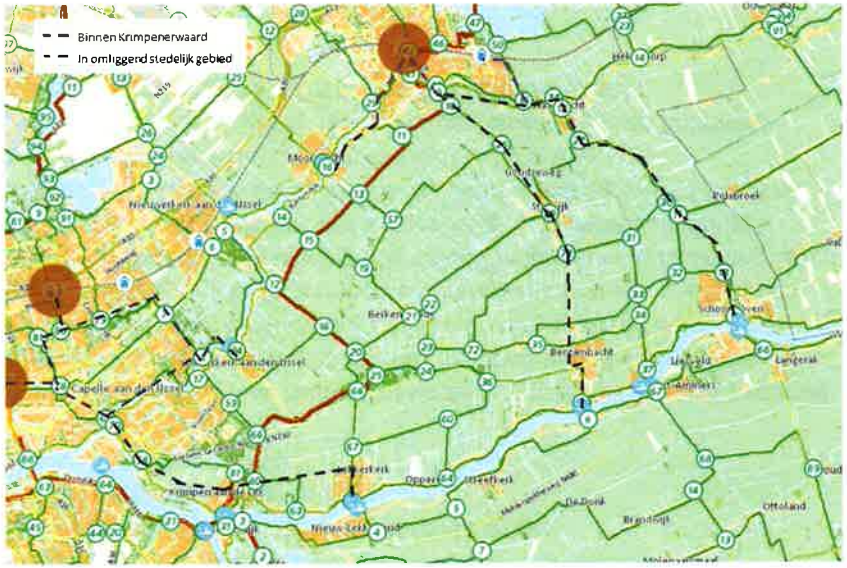


[5] Barendrecht ligt aan spoorlijn met directe verbinding naar Zuid-Nederland en België en is na aanleg van de nieuwe oeververbinding bereikbaar.

4.2 Fiets

In de onderstaande twee afbeeldingen is uiteengezet welke stations buiten de Krimpenerwaard te bereiken zijn in een normale fietstijd. Als we uitgaan van een gewone fiets (links) is een afstand van 7½ kilometer nog gemeengoed (circa een half uur fietsen). Als we uitgaan van een elektrische fiets (rechts) wordt in dezelfde tijd de afstand verdubbeld en daarmee komen ook meer kernen binnen fietsafstand van de stations te liggen en zijn er vanuit sommige kernen meer stations te bereiken. Het loont de moeite om de fietsroutes en de veerverbindingen daarop aan te passen en het comfort te verhogen. Een eventuele nieuwe oeververbinding maakt ook de route naar station Barendrecht betrouwbaarder.





Op de bovenstaande kaart is aangegeven welke fietsroutes geoptimaliseerd zouden moeten worden om zoveel mogelijk de combinatie van fiets en openbaar vervoer te bevorderen. Het gaat daarbij om optimalisatie omdat grotendeels gebruik gemaakt kan worden van bestaande fietsroutes en/of infrastructuur.

Naast deze routes is het ook van belang de fietsroutes tussen kernen en HOV-punten te optimaliseren. Het belangrijkste HOV-punt ligt in Krimpen aan den IJssel, dat voor de gehele Krimpenerwaard een prima toegang tot de Rotterdamse regio biedt en voor vrijetijdsbesteding ook andersom gebruikt kan worden.

Een optimaal HOV-punt zou aan de volgende eisen moeten voldoen:

a. Aanhaking aan hoogwaardige openbaar vervoerslijnen in minimaal drie richtingen met een betrouwbare dienstregeling en een minimale frequentie van 10 à 15 minuten;
b. Actuele reisinformatie beschikbaar;
c. Slecht-weer wachtaccommodatie;
d. Voldoende parkeergelegenheid voor auto's met oplaadpunten;
e. Voldoende stallingsgelegenheid voor fietsen met oplaadpunten;
f. Comfortabele looproutes naar nabijgelegen centrum, woonwijk, werklocatie en/of recreatieve voorziening.

Overwogen kan worden in of rond Krimpen aan den IJssel een nieuwe locatie te zoeken, waar een knooppunt van openbaar-vervoersverbindingen gecombineerd kan worden met voldoende parkeerruimte voor auto's en fietsers en er een comfortabele wachtruimte gerealiseerd kan worden. Gelet op de congestueuze situatie bij de grote kruising in Krimpen aan den IJssel, de geluid- en luchtproblematiek en de beperkte fysieke ruimte daar, is een locatie nabij Carpe Diem niet onlogisch, zeker als daar ook een nieuwe (vaste of veer-) oeververbinding naar Ridderkerk zou aanhaken. Nadeel is wel dat de looproute naar het centrum van Krimpen aan den IJssel vrij lang is (ca 900 meter).

H5. Deelprojecten

5.1 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. 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 treden luiden als volgt:

1. Bouw compact en dicht bij ov-knooppunten, zodat autogebruik niet per se nodig is.
2. Beïnvloed met prijsbeleid de keuze van de automobilist.
3. Mobiliteitsmanagement. Zorg ervoor dat de automobilist niet in de spits en/of filevrije routes rijdt.
4. Zorg voor goed openbaar vervoer en uitmuntende fietsroutes.
5. Verbeter de efficiëntie van bestaande wegen.
6. Pas de huidige wegen aan.
7. Nieuwe infrastructuur.

De eerste treden van de ladder van Verdaas zijn beperkt relevant voor de bereikbaarheidsproblematiek van de Krimpenerwaard. De bouwopgave is immers beperkt en ov-knooppunten zijn er niet, zodat de eerste trede niet van toepassing is. De gemeente Krimpenerwaard voert (nog) geen prijsbeleid en ook in de omliggende stedelijke gebieden is daar (nog) geen sprake van. Deze trede kan wel invloed krijgen, bijvoorbeeld als bij metrostation Capelse Brug betaald parkeren wordt ingevoerd en bij het nieuwe busstation van Krimpen aan den IJssel is voldoende parkeergelegenheid, gratis. Dan zal er een beweging gaan ontstaan, waardoor meer mensen al in Krimpen in de bus stappen.

Voor de overige treden zijn deelprojecten geformuleerd:

Trede 3. Mobiliteitsmanagement

1. Het stimuleren van de mogelijkheid flexibel of thuis te werken;
2. Inzetten op verkeers- en mobiliteitsmanagement;

Trede 4. Goed openbaar vervoer en fietsnetwerk

3. Een goed sluitend netwerk voor lange afstand e-fietsen en e-fietshuur;
4. Inzetten op Hoogwaardig Openbaar Vervoer;
5. Een aansluiting op de Waterbus-route;
6. Een P+R;

Als bovenstaande maatregelen onvoldoende effect sorteren, kan worden overgegaan naar de volgende treden:

Trede 5/6. Efficiencyvergroting en aanpassing van bestaande wegen

7. De mogelijkheden voor optimalisatie/capaciteitsuitbreiding van de Algerabrug;
8. Een autoveerverbinding naar Bolnes;
9. Een verbindingsweg N210 – Lekdijk;

Trede 7. Nieuwe infrastructuur

10. Ondersteuning van de Rijks-preverkenning naar een nieuwe vaste oeververbinding

5.2 Effectiviteit van maatregelen meten

De verbetering van de bereikbaarheid wordt per deelproject uitgedrukt in vijf verbeterdoelen. Deze verkenning is niet gebaseerd op uitgebreid en fundamenteel onderzoek in de Krimpenerwaard, maar op veronderstellingen dat projecten barrières wegnemen. Als gevolg van het verminderen van barrières of het toegankelijker maken van routes komen de verbeterdoelen dichterbij. De vijf verbeterdoelen zijn:

A. Vermindering reistijd buiten de spits op één of meer doelbereiken buiten Krimpenerwaard;
B. Vermindering reistijd in de spits op één of meer doelbereiken buiten Krimpenerwaard;
C. Verbetering van de verplaatsingsfactor (verhouding reistijd openbaar vervoer ten opzicht van de auto);
D. Vermindering van de reistijd per elektrische fiets op doelbereiken tot max. 15 km;
E. Verbetering van de kwaliteit van de verplaatsing (comfort).

Daarbij worden de volgende waarderingen gehanteerd:

Er is geen verandering in het desbetreffende verbeterdoel;

Het deelproject levert een positieve bijdrage aan het desbetreffende verbeterdoel op maximaal twee doelbereiken buiten de Krimpenerwaard;

Het deelproject levert een positieve bijdrage aan het desbetreffende verbeterdoel op minimaal drie doelbereiken buiten de Krimpenerwaard of op minimaal twee HOV-punten buiten de regio.

5.3 Deelprojecten

In de volgende factsheets wordt elk deelproject op de linker pagina met behulp van een kaart en/of foto inzichtelijk gemaakt. Daarnaast wordt een oordeel gegeven van de effectiviteit op de verbeterdoelen, zoals hiernaast weergegeven. Ook wordt een oordeel gegeven van de met het project gemoeide kosten (voor zover die betrekking hebben op investeringen binnen de Krimpenerwaard) en van de termijn waarop de effecten zich zouden kunnen voordoen, rekening houdende met het krachtenveld en met de rol die de gemeente kan spelen.

Het kostenniveau wordt met behulp van de volgende symbolen weergegeven:

€	investeringsniveau kleiner dan € 250.000,-
€€	investeringsniveau tussen € 250.000,- en € 1.000.000
€€€	investeringsniveau tussen € 1.000.000,- en € 5.000.000
€€€€	investeringsniveau tussen € 5.000.000,- en € 10.000.000
€€€€€	investeringsniveau groter dan € 10.000.000

De mogelijk te verwachten bijdrage van de gemeente is zeer indicatief met behulp van een percentage weergegeven. Voor een groot deel van de projecten zal de financiering immers van rijk, provincie en/of regio moeten komen.

Op de rechter pagina wordt een korte omschrijving gegeven van het project met een weergave van het krachtenveld, de risico's en de meekoppelkansen. Verder wordt toegelicht welke inspanningen de gemeente zou kunnen leveren en welke effecten dat heeft en welk kostenniveau daarmee gemoeid is. Rechtsboven wordt per verbeterdoel de waardering van het effect en de verwachte kosteneffectiviteit neergezet.

Deelproject 1. Stimuleren flexibel / thuis werken

Bijdrage aan verbeterdoelen				
Vermindering reistijd auto buiten spits	Vermindering reistijd auto in de spits	Verbetering verplaatsings-factor	Vermindering reistijd elektrische fiets	Verbetering kwaliteit c.q. comfort
A	B	C	D	E

Kostenniveau (binnen gebied Krimpenerwaard)	€
Bijdrage hogere overheden	Niet waarschijnlijk
Procentuele bijdrage gemeente	Hoog

Van Kerkhoff Maatwerk in RO

Wat is de achterliggende gedachte?
De gedachte is dat veel mensen die voor hun werk gebruik maken van een computer tijdens de spits thuis of in de directe omgeving kunnen werken en daardoor buiten de spits kunnen reizen. Daarvoor kunnen twee condities geoptimaliseerd worden in de Krimpenerwaard. Ten eerste de verbetering van de internetsnelweg, zodat er geen "congestie" ontstaat als grote bestanden van en naar de Krimpenerwaard gestuurd worden en het in beginsel voor iedereen toegankelijk wordt om vanuit huis te werken. Ten tweede het realiseren van werk- en ontmoetingsplekken in de buurt.

In stedelijke omgevingen worden deze werk- en ontmoetingsplekken al commercieel aangeboden, bijvoorbeeld het concept Seats-to-meet. Daar kunnen werkenden zowel vergader- als stilteplekken gebruiken tegen betaling. Er wordt geëxperimenteerd met allerhande abonnementsvormen en de combinatie met "het kopje koffie" of met verschillende vormen van kennis delen. Er is geen onderzoek bekend naar het aandeel werkenden dat überhaupt aan het begin of eind van de werkdag digitaal (kan) werken.

Hoe definiëren we het deelproject in de Krimpenerwaard?
We voeren een onderzoek uit naar het potentieel in de Krimpenerwaard dat gebruik kan en wil maken van werk- en ontmoetingsplekken in de directe omgeving. We richten in alle kernen met meer dan 4.000 inwoners werkplekken in, bijvoorbeeld in gemeenschapshuizen. We gaan er daarbij vanuit dat de gemeente een startinvestering doet, maar dat de exploitatie zichzelf kan bedruipen door de koppeling met andere activiteiten in de gemeenschapshuizen.

Welke mogelijke risico's kunnen we onderkennen?
Het is een nog onbekende markt, waarvan we het potentieel wel kunnen onderzoeken, maar het is vervolgens afhankelijk van het gedrag van mensen en de bereidheid van bedrijven om eraan mee te werken. Bekend is dat sommige bedrijfsculturen zich er (nog) tegen verzetten.

Welke meekoppelkansen kunnen we mogelijk benutten?
De werk- en ontmoetingsplekken zullen in ieder geval de beschikking moeten hebben over snelle internetverbindingen. Recent is de 'Nota Snel Internet in de Krimpenerwaard' verschenen, waarin sprake is van een voorgenomen interessepeiling en de bereidheid van kabelaars om (onder voorwaarden) te investeren.

Wie staan er voor het deelproject aan de lat?
De bemoeienis van de gemeente beperkt zich tot het faciliteren van het aanleggen van netwerken door mee te denken over het gebruik van de ondergrond, tot het uitvoeren van een onderzoek (gecombineerd) en bij gebleken interesse het verstrekken van een startsubsidie voor het realiseren van werkplekken in de gemeenschapshuizen (maatschappelijk vastgoed) in de grootste kernen. Voor de rest zullen werkgevers en werknemers afspraken moeten maken over (de kosten van) het gebruik.

Deelproject 2. Verkeers- en mobiliteitsmanagement

Bijdrage aan verbeterdoelen				
Vermindering reistijd auto buiten spits	Vermindering reistijd auto in de spits	Verbetering verplaatsings-factor	Vermindering reistijd elektrische fiets	Verbetering kwaliteit c.q. comfort
A	B	C	D	E

Kostenniveau (binnen gebied Krimpenerwaard)	€
Bijdrage hogere overheden	Niet waarschijnlijk
Procentuele bijdrage gemeente	Hoog

Wat is de achterliggende gedachte?
Door actuele routeadviezen, nu nog via matrixborden maar in de toekomst via informatiesystemen in de auto en via smartphone-apps worden reis- en wachttijden inzichtelijker gemaakt. Hierdoor kan elke verkeersdeelnemer kiezen voor een voordelige route, hetgeen tot een betere spreiding van verkeer leidt. De adviessystemen zijn nu nog veelal alleen voor de auto of alleen voor het openbaar vervoer, terwijl juist de koppeling ervoor kan zorgen dat er op spitstijden andere keuzes gemaakt worden. Hierdoor verbetert de positie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. In de adviessystemen zit ook de informatie over veerverbindingen nog niet optimaal verwerkt, zodat veerverbindingen nog te vaak niet of te laat als alternatief worden aangegeven en daarmee gebruikt. Ten slotte valt onder dit deelproject het verbeteren van de doorstroming op hoofdwegen door betere informatie over naderende verkeersstromen die afkomstig is van slimme apparatuur in de verkeerslichten. Dit laatste staat nog in de kinderschoenen en is thans mogelijk relevant op de N210 bij Krimpen aan den IJssel.

Hoe definiëren we het deelproject in de Krimpenerwaard?
De ontwikkeling van het beschikbaar krijgen van actuele data op informatiesystemen en apps gaat razendsnel en valt volledig buiten de scope van de Krimpenerwaard. Het aanleveren van accurate informatie, met name over de veerverbindingen die voor de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard van cruciaal belang zijn, is echter wel een zaak voor de Krimpenerwaard. Het deelproject omvat dan ook het verzamelen van accurate data over de veerverbindingen en het organiseren van het aanleveren van actuele aan de diverse aanbieders van verkeersinformatiesystemen.

Welke mogelijke risico's kunnen we onderkennen?
Er zijn verschillende aanbieders van verkeersinformatiesystemen die allemaal andere aanleverwensen hebben. Onduidelijk is welke marktpartij de belangrijkste speler gaat worden en de standaard zet. De keuze voor een aanlevermodus en de daarbij behorende ICT is gevoelig voor budgetoverschrijdingen.

Welke meekoppelkansen kunnen we mogelijk benutten?
Het beter spreiden van verkeersstromen leidt tot een vermindering van leefbaarheidsknelpunten langs de drukke punten.

Wie staan er voor het deelproject aan de lat?
Gemeente staat alleen aan de lat voor het aanleveren van actuele data van veerdiensten.

Deelproject 3. Netwerk langeafstand e-fietsen

Bijdrage aan verbeterdoelen				
Vermindering reistijd auto buiten spits	Vermindering reistijd auto in de spits	Verbetering verplaatsings-factor	Vermindering reistijd elektrische fiets	Verbetering kwaliteit c.q. comfort
A	B	C	D	E

Kostenniveau (binnen gebied Krimpenerwaard)	€ € € €
Bijdrage hogere overheden	In regioverband
Procentuele bijdrage gemeente	Ondergeschikt

Wat is de achterliggende gedachte?
Een sterke opmars van de elektrische fiets maakt stations buiten de Krimpenerwaard met directe toegang tot het hoogwaardig openbaar vervoer (zonder verdere overstap) bereikbaar. De stations Rotterdam Alexander en Gouda CS zijn de belangrijkste bestemmingspunten en op termijn ook Rotterdam Kralingse Zoom en wellicht Barendrecht (na gereedkomen van een nieuwe oeververbinding). Met name het gebied Ouderkerk-Gouderak heeft daarbij een hoge potentie, omdat zowel Rotterdam als Gouda te bereiken is. Krimpen aan den IJssel is goed aan te sluiten op Rotterdam Alexander en op Kralingse Zoom. Haastrecht en Stolwijk zijn goed aan te sluiten op Gouda.

Hoe definiëren we het deelproject in de Krimpenerwaard?
Het project richt zich op het verbeteren van de fietsroutes binnen de Krimpenerwaard tot veilige, comfortabele en sociaal aantrekkelijke routes voor elektrische fietsen. Het gaat daarbij om de volgende trajecten:

- Lekkerkerk-Krimpen aan de Lek-Krimpen aan de IJssel
- Ouderkerk-veer
- Veer Gouderak-Gouderaksebrug
- Bergambacht-Stolwijkersluis
- Haastrecht-Stolwijkersluis
- Schoonhoven-Haastrecht

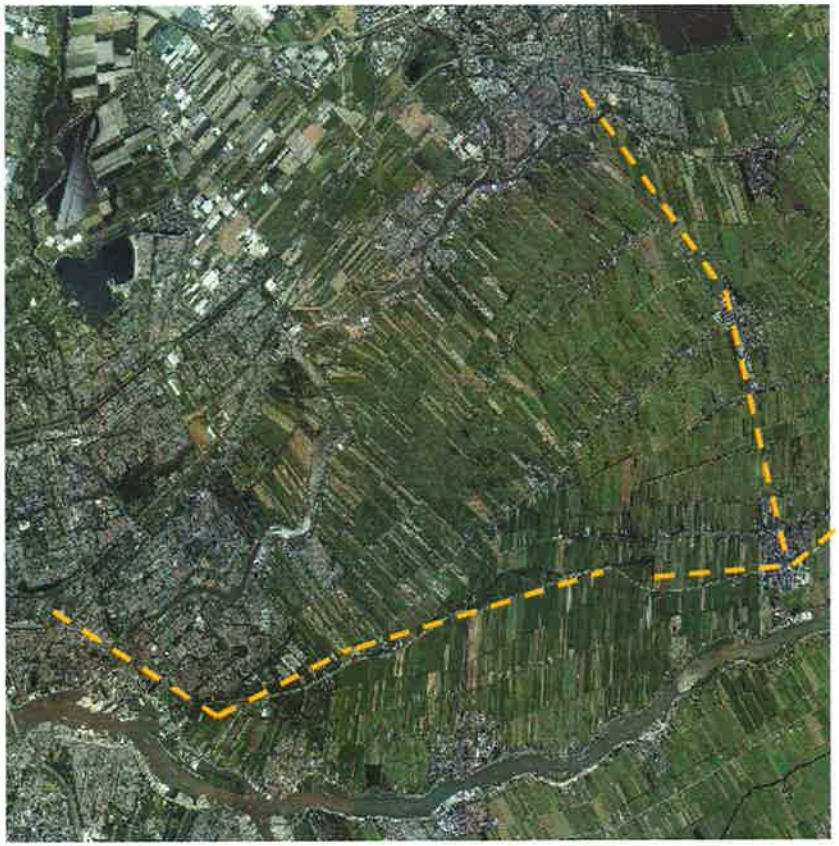
Op elk traject zal in kaart gebracht moeten worden welke verbeteringen mogelijk zijn, bijvoorbeeld in het comfort van het wegdek, de verkeersveiligheid bij kruisingen, de scheiding van zwaar (landbouw)verkeer, de koppeling met recreatief aantrekkelijke routes die toch de kortste weg volgen, et cetera

Welke mogelijke risico's kunnen we onderkennen?
Alleen investeren in de Krimpenerwaard is goed voor de recreatie, maar leidt nog niet tot een verbetering van de bereikbaarheid. Ook buiten de Krimpenerwaard zullen de routes naar belangrijke punten van openbaar vervoer en werk verbeterd moeten worden. Hierbij is de gemeente sterk afhankelijk van investeringen in regionaal verband. Het verdient aanbeveling de trajecten ook interessant te maken voor recreatie, maar het verschil in reismotief kan leiden tot andere routekeuzen. Verder leiden snelheidsverschillen met gewone fietsen wellicht tot een nieuwe vorm van verkeersonveiligheid. Ten slotte zullen behalve de initiële kosten van verbetering van de grotendeels al aanwezige routes ook de beheer- en onderhoudskosten kunnen stijgen.

Welke meekoppelkansen kunnen we mogelijk benutten?
Een groter gebruik van de (elektrische) fietsen dat ten koste gaat van het gebruik van auto's leidt ook tot een lagere emissie van verontreinigende stoffen, tot een beter woon- en leefklimaat voor inwoners langs drukke wegen en tot een betere gezondheid van de fietser.

Wie staan er voor het deelproject aan de lat?
Dit deelproject zal in regioverband moeten worden opgepakt, waarbij de verdeelsleutel met elkaar bepaald moet worden.

Deelproject 4. Hoogwaardig openbaar vervoer



Bijdrage aan verbeterdoelen				
Vermindering reistijd auto buiten spits	Vermindering reistijd auto in de spits	Verbetering verplaatsings-factor	Vermindering reistijd elektrische fiets	Verbetering kwaliteit c.q. comfort
A	B	C	D	E

Kostenniveau (binnen gebied Krimpenerwaard)	€ €
Bijdrage hogere overheden	In regioverband
Procentuele bijdrage gemeente	Ondergeschikt

Wat is de achterliggende gedachte?
Het R-net is net van start gegaan op het traject Schoonhoven-Bergambacht-Gouda. Het aantal haltes is verminderd, maar de reizigers kunnen gaan genieten van een hogere snelheid, een grotere betrouwbaarheid, betere aansluitingen, een hogere frequentie en een comfortabeler rit. Een dergelijke HOV-verbinding binnen de Krimpenerwaard is op grond van het (potentiële) aantal reizigers ook mogelijk op de route Rotterdam- Krimpen aan den IJssel-Bergambacht-Schoonhoven-Utrecht. Dit zou voor het grootste deel van de Krimpenerwaard een aanhaking op korte afstand betekenen.

Hoe definiëren we het deelproject in de Krimpenerwaard?
Ingezet wordt op de totstandkoming van een HOV-verbinding tussen Rotterdam en Utrecht met drie haltes in Krimpen aan den IJssel[6], vier haltes aan de N210 ter plaatse van de kruisingen met de wegen naar achtereenvolgens Krimpen aan de Lek, Ouderkerk, Lekkerkerk en Berkenwoude en vervolgens de haltes aan de N210 tussen Bergambacht en Schoonhoven die al in gebruik zijn voor de R-netverbinding Schoonhoven-Gouda. De haltes worden voorzien van een informatiesysteem, zitplekken onder een overkapping (abri), vuilnisbakken, ruime fietsenstallingen en zo mogelijk oplaadpunten voor de elektrische fiets. In de nabijheid bevinden zich carpoolplekken.

Welke mogelijke risico's kunnen we onderkennen?
De gemeente is niet degene die de concessie verleent; daarvoor is de provincie verantwoordelijk. De focus is er op gericht de provincie te overtuigen van het nut van de verbinding. Daarbij is het zaak ook de aansluitingen op andere HOV-lijnen of andere vervoermiddelen in de gaten te houden. De lijn moet een onlosmakelijk onderdeel van een totale vervoersketen zijn.

Welke meekoppelkansen kunnen we mogelijk benutten?
Hoogwaardig openbaar vervoer biedt ook mensen met een grotere afstand tot de arbeidsmarkt meer en beter gelegenheid om aan het arbeidsproces deel te nemen. Daarvoor is in het stedelijk gebied werk te vinden dat moeilijker binnen de Krimpenerwaard aangeboden kan worden.

Wie staan er voor het deelproject aan de lat?
Ervaring leert dat een HOV-lijn tussen 50% en 80% kostendekkend is. De provincie als concessieverlener legt het restant bij. Voor de aanleg van de voorzieningen langs de nieuwe HOV-lijn kan een gemeentelijke bijdrage verlangd worden.

[6] Eén halte daarvan zal op het grondgebied van Krimpenerwaard liggen.

Deelproject 5. Aansluiten op waterbus

Bijdrage aan verbeterdoelen				
Vermindering reistijd auto buiten spits	Vermindering reistijd auto in de spits	Verbetering verplaatsings-factor	Vermindering reistijd elektrische fiets	Verbetering kwaliteit c.q. comfort
A	B	C	D	E

Kostenniveau (binnen gebied Krimpenerwaard)	€
Bijdrage hogere overheden	In regioverband
Procentuele bijdrage gemeente	Ondergeschikt

Wat is de achterliggende gedachte?
Op het traject tussen Rotterdam en Dordrecht wordt ook gebruik gemaakt van het water als infrastructuur voor woon-werkverkeer. Via het driehoeksveer is ook Stormpolder in Krimpen aan de IJssel aangehaakt. De gedachte is om ook via de Lek (Krimpen aan de Lek, Lekkerkerk) en via de Hollandse IJssel (Krimpen aan den IJssel, Ouderkerk) aan te haken. Vanuit bereikbaarheidsoptiek biedt een aansluiting op de waterbus de mogelijkheid om over water in Rotterdam of Dordrecht te komen. Probleem is echter dat daar waar de boot aanmeert, er geen doorkoppelingen zijn naar het openbaar vervoer. Daardoor kan de waterbus in de Krimpenerwaard weinig tot geen toegevoegde waarde leveren voor het bereikbaarheidsprobleem. Voor de recreatie is het wel een belangrijk extra element, omdat de manier van reizen direct een vakantiegevoel geeft. Uit onderzoek blijkt dan ook dat recreatie de belangrijkste drager voor de waterbus is.

Hoe definiëren we het deelproject in de Krimpenerwaard?
Uit eerder onderzoek blijkt de waterbus nauwelijks enigszins rendabel te maken. De bestaande waterbussen in Rotterdam zijn slechts voor 5% kostendekkend. De beste optie is een veerverbinding die kartelgewijs de Lek opgaat en behalve als waterbus ook als veer dienst doet. De veerverbinding op de Lek wordt in deelproject 9 verder uitgewerkt.

Welke mogelijke risico's kunnen we onderkennen?
De waterbus maakt gebruik van een te veel op zichzelf staand netwerk dat niet is aangekoppeld op openbaar vervoer op het land. Daarnaast is de waterbus relatief traag.

Welke meekoppelkansen kunnen we mogelijk benutten?
De waterbus is vooral vanuit recreatief oogpunt relevant en kan vanuit die invalshoek de lokale economie versterken met een comfortabele toevoeging aan recreatiemogelijkheden.

Wie staan er voor het deelproject aan de lat?
Mocht het komen tot een waterbus die ook andere locaties in de Krimpenerwaard aan doet, zal dat gebeuren op basis van een concessie van de provincie Zuid-Holland. De benodigde bijdrage in de exploitatie wordt dan deels opgebracht door de regio vanuit toeristisch perspectief.

Deelproject 6. P + R

Bijdrage aan verbeterdoelen				
Vermindering reistijd auto buiten spits	Vermindering reistijd auto in de spits	Verbetering verplaatsings-factor	Vermindering reistijd elektrische fiets	Verbetering kwaliteit c.q. comfort
A	B	C	D	E

Kostenniveau (binnen gebied Krimpenerwaard)	€ € €
Bijdrage hogere overheden	Niet waarschijnlijk
Procentuele bijdrage gemeente	Samen met Krimpen aan den IJssel

Wat is de achterliggende gedachte?
Binnen de Krimpenerwaard is geen sprake van congestie. Pas bij de rivierkruisingen speelt congestie een belangrijke rol. Vanuit de uitgestrekte Krimpenerwaard verzamelen zich dus elke dag grote hoeveelheden verkeersdeelnemers voor de rivierkruisingen. Met name voor de Algerabrug is de concentratie heel groot. De gedacht is om voor de Algerabrug, net buiten het stedelijk gebied van Krimpen aan den IJssel, een parkeervoorziening te realiseren, waar verkeersdeelnemers kunnen overstappen op collectieve vormen van vervoer. Dit kan zijn openbaar vervoer, carpoolen of de e-bike die vanuit daar een eenvoudige rit naar Rotterdam Alexander of Rotterdam Kralingse Plein mogelijk maakt. Het aantal voertuigen over de Algerabrug neemt daardoor af. De meest logische locatie is rond Carpe Diem, omdat dan het verkeer door het stedelijk gebied van Krimpen aan den IJssel wordt verminderd en omdat daar de meest logische plek is voor aanhaking van een eventuele nieuwe oeververbinding.

Hoe definiëren we het deelproject in de Krimpenerwaard?
We realiseren een parkeervoorziening met de volgende kenmerken:
- Voldoende parkeergelegenheid voor auto's met oplaadpunten
- Voldoende parkeergelegenheid voor fietsen met oplaadpunten
- Aansluiting op openbaar vervoer (koppeling met HOV-halte op de lijn Rotterdam-Utrecht (deelproject 4))
- Slecht-weer wachtaccommodatie
- Beschikbaarheid actuele reisinformatie

Welke mogelijke risico's kunnen we onderkennen?
De discussie in de gemeente Krimpen aan den IJssel is in volle gang of ook het busstation zou moeten verplaatsen en zo ja waar naar toe dan. De keuze voor de locatie Carpe Diem voor een P + R voorziening heeft wellicht invloed op die discussie en kan leiden tot een zeer terughoudende benadering vanuit de gemeente Krimpen aan den IJssel.

Welke meekoppelkansen kunnen we mogelijk benutten?
Directe koppeling met deelproject 4. Door met name het traject van de N210 door het stedelijk gebied van Krimpen aan den IJssel te ontlasten wordt de geluid- en luchtsituatie die ter plaatse onder druk staat verbeterd. Dit is een belangrijk argument om ook de gemeente Krimpen aan den IJssel mee te krijgen. De eventuele verplaatsing van het busstation staat daar volledig los van en is geheel en al aan de gemeente Krimpen aan den IJssel.

Wie staan er voor het deelproject aan de lat?
De gemeenten Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel trekken samen op vanuit een gemeenschappelijk belang.

Deelproject 7. Optimalisatie Algerabrug

Bijdrage aan verbeterdoelen				
Vermindering reistijd auto buiten spits	Vermindering reistijd auto in de spits	Verbetering verplaatsings-factor	Vermindering reistijd elektrische fiets	Verbetering kwaliteit c.q. comfort
A	B	C	D	E

Kostenniveau (binnen gebied Krimpenerwaard)	€
Bijdrage hogere overheden	Niet waarschijnlijk
Procentuele bijdrage gemeente	Niet of zeer gering

Wat is de achterliggende gedachte?
De Algerabrug is al jaren een gekend knelpunt in de verkeersafwikkeling. Onderzoek heeft uitgewezen dat op de Algeracorridor (het gehele traject tussen Krimpen aan den IJssel en het Kralingse Plein) de capaciteitsgrenzen zijn bereikt en overschreden. Dat betekent dat maatregelen pas effect hebben als het gehele traject wordt aangepakt. Vrijwel alle denkbare optimalisatiemaatregelen aan de brug zijn reeds uitgevoerd in de periode 2005-2016. Zo gaat de brug in de spits niet meer open, is de aangehaakte fietsbrug opengesteld als spitsstrook en zijn de verkeersregelinstallaties beter afgesteld. Voor de komende periode zet de gemeente Krimpen aan den IJssel in op minder auto's in de spits over de Algerabrug door openbaar vervoer en fiets aantrekkelijk te maken.

In de Strategische Visie op de Krimpenerwaard (maart 2017) is geopperd een volledig vrije openbaar vervoersverbinding op de brug te maken Het bestaande fietspad en de bestaande wisselstrook zijn vanuit technisch oogpunt echter niet geschikt (te maken) voor zwaarder verkeer. Los daarvan is de ruimte voor het openbaar vervoer al zo optimaal mogelijk gemaakt.

Hoe definiëren we het deelproject in de Krimpenerwaard?
Vanuit de Krimpenerwaard zijn er geen mogelijkheden om de Algerabrug of de Algeracorridor te optimaliseren.

Welke mogelijke risico's kunnen we onderkennen?
Geen

Welke meekoppelkansen kunnen we mogelijk benutten?
Geen

Wie staan er voor het deelproject aan de lat?
N.v.t.

Deelproject 8. Verbindingsweg N210-Lekdijk

Bijdrage aan verbeterdoelen				
Vermindering reistijd auto buiten spits	Vermindering reistijd auto in de spits	Verbetering verplaatsings-factor	Vermindering reistijd elektrische fiets	Verbetering kwaliteit c.q. comfort
A	B	C	D	E

Kostenniveau (binnen gebied Krimpenerwaard)	€ € €
Bijdrage hogere overheden	Niet waarschijnlijk
Procentuele bijdrage gemeente	Samen met Krimpen aan den IJssel

Van Kerkhoff Maatwerk in RO

Wat is de achterliggende gedachte?
In 2011 is vanuit bedrijven in Krimpen aan de Lek (de Noord) geopperd om een verbindingsweg te realiseren naar de rotonde bij Carpe Diem. De gemeente Krimpen aan den IJssel heeft daarop een ontwerp gemaakt voor een weg tussen de rotonde bij Carpe Diem en de Noord. Ook de gronden zijn verworven door de gemeente Krimpen aan den IJssel. De weg ligt echter op grondgebied van de gemeente Krimpenerwaard.

Uit onderzoek blijkt dat alleen de aanleg van dit stuk weg voor het verbeteren van de bereikbaarheid nauwelijks betekenis heeft. Er zijn hele beperkte (psychologische) voordelen, omdat het verkeer van en naar de Lekdijk en Stormpolder niet meer door kern Krimpen aan den IJssel (Industrieweg) hoeft en dus een alternatief heeft.
Een dergelijk alternatief kan ook als zodanig bijdragen, met name in geval van calamiteiten of in geval van groot onderhoud aan de N210. Daarvoor wordt wel de smalle Lekdijk zwaarder belast. Het wegdeel wint sterk aan belang als er een oeververbinding (in de vorm van een veerverbinding of een brug) wordt gerealiseerd. Dan maakt het wegdeel namelijk onderdeel uit van de aanrijdroute.

Hoe definiëren we het deelproject in de Krimpenerwaard?
Het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure, gevolgd door aanbesteding en aanleg van de weg.

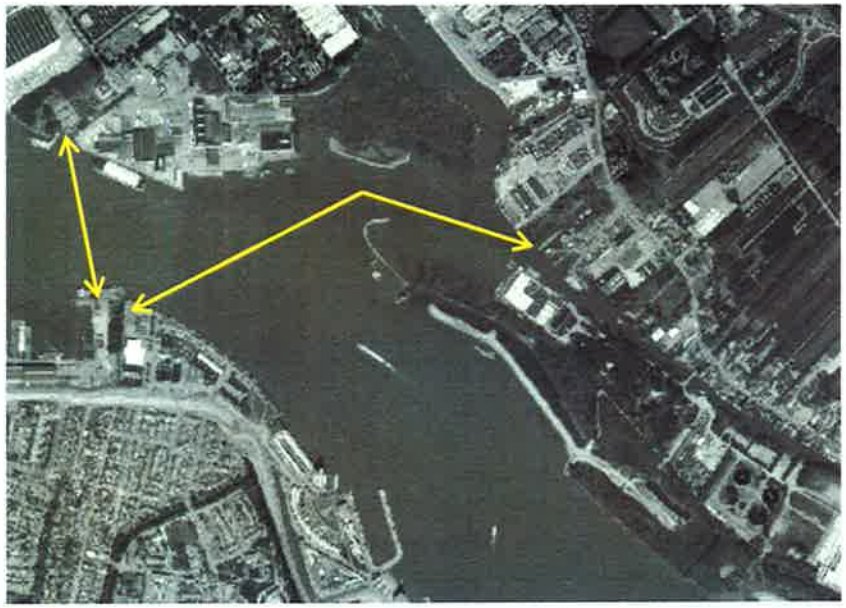
Welke mogelijke risico's kunnen we onderkennen?
Start van het project is pas zinvol als er duidelijkheid is over de realisatie van de oeververbinding. Daarmee is het project, als mogelijk middel om de bereikbaarheid te verbeteren, gekoppeld aan een besluit over de oeververbinding.

Er is geen aantasting van of invloed op het Natuur Netwerk.

Welke meekoppelkansen kunnen we mogelijk benutten?
De aanleg is wel noodzakelijk als de oeververbinding gerealiseerd wordt.

Wie staan er voor het deelproject aan de lat?
De gemeenten Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel trekken samen op vanuit een gemeenschappelijk belang.

Deelproject 9. Autoveerverbinding Ridderkerk



Bijdrage aan verbeterdoelen				
Vermindering reistijd auto buiten spits	Vermindering reistijd auto in de spits	Verbetering verplaatsings-factor	Vermindering reistijd elektrische fiets	Verbetering kwaliteit c.q. comfort
A	B	C	D	E

Kostenniveau (binnen gebied Krimpenerwaard)	€ € €
Bijdrage hogere overheden	Misschien
Procentuele bijdrage gemeente	Samen met Krimpen aan den IJssel, Ridderkerk en Rotterdam

Van Kerkhoff Maatwerk in RO

Wat is de achterliggende gedachte?
Vooruitlopend op een vaste oeververbinding is het denkbaar een veerverbinding in het leven te roepen die voor verkeer tussen de Krimpenerwaard en de zuidkant van Rotterdam, Drechtsteden en verder een alternatief biedt voor de congestie op de Algeracorridor en de Brienenoordbrug. In eerder onderzoek is gekeken naar aanmeermogelijkheden op Stormpolder en op De Zaag. Een alternatief ligt wellicht op de Noord. Uit het onderzoek blijkt dat een verbinding via Stormpolder beduidend minder effect heeft op de Algeracorridor dan een verbinding via de Noord of de Zaag. Dit komt omdat de verbinding via Stormpolder direct in het stedelijk gebied van Krimpen aan de Lek uitkomt en voor de Krimpenerwaard veel minder een alternatief biedt.

Hoe definiëren we het deelproject in de Krimpenerwaard?
Het in de vaart nemen van een veerverbinding met aanlegpunten en toeleidende wegen van vergelijkbare kwaliteit als Schoonhoven-Gelkenes met ruimte voor auto en fiets. Bij de aanmeermogelijkheid is het realiseren van voldoende opstelmogelijkheden noodzakelijk.

Welke mogelijke risico's kunnen we onderkennen?
Er vindt op dit moment een pre-verkenning plaats naar de noodzaak van een nieuwe vaste oeververbinding (deelproject 10). Een te snelle voorbereiding en uitvoering van de veerverbinding kan ertoe leiden dat Rijk en regio de noodzaak van een vaste oeververbinding niet meer onderkennen of een eventuele aanleg op de lange baan schuiven.

Tegelijkertijd is er nog een stevige voorbereiding nodig om tot een veerverbinding te komen, te beginnen met de keuze voor een aanmeerpunt. Bij een keuze voor De Zaag is er per definitie sprake van een aantasting van het Natuur Netwerk. Bij de andere twee punten niet.

De keuze voor een aanmeerpunt speelt ook aan de zuidkant van de Lek. De gemeente Ridderkerk en/of de gemeente Rotterdam zijn daar aan zet. Aan Ridderkerkse zijde is de medewerking zeker niet automatisch; daar spelen ook tegengestelde belangen van ter plaatse gevestigde bedrijven en relatief nieuw gebouwde woningen/appartementen.

In vrijwel alle gevallen is het eigendom bij de aanmeerpunten in privaat eigendom en zal er grond verworven moeten worden. Verder zijn er afspraken nodig over het gebruik van de waterweg.

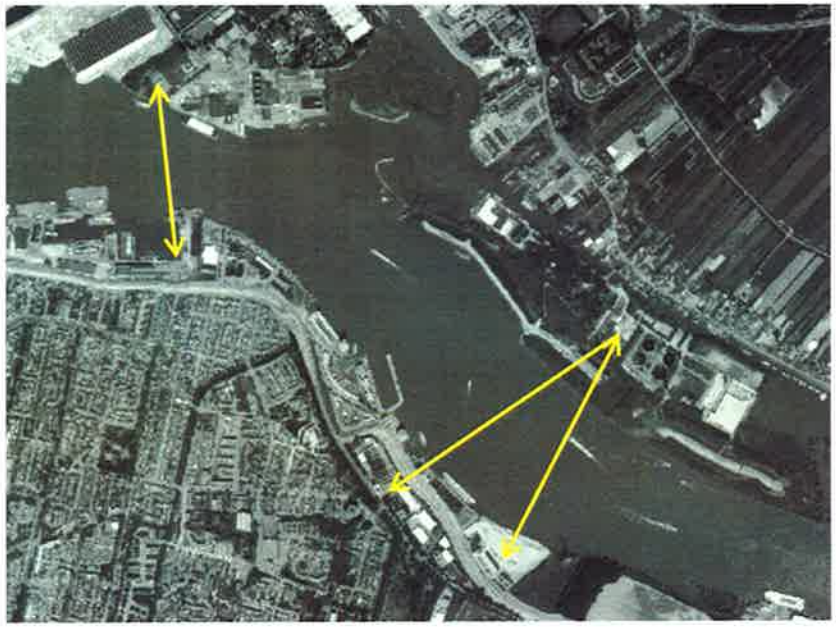
Vervolgens zal waarschijnlijk een planologische procedure nodig zijn en zal het veerrecht aanbesteed moeten worden. Daarin zal het exploitatierisico bepaald moeten worden. De verwachtingen daarvoor hebben een grote marge: van niet haalbaar tot vergelijkbaar met het veer Schoonhoven-Gelkenes.

Welke meekoppelkansen kunnen we mogelijk benutten?
In de studie in 2012 wordt ervan uitgegaan dat circa 2% van het verkeer op de Algeracorridor voor de nieuwe route zal kiezen. Bij een continue veerdienst met twee boten is het theoretisch haalbaar om maximaal 15% van het verkeer op de Algeracorridor te halen.

Een bijkomend voordeel is dat er meer interactie kan ontstaan tussen IJsselmonde en de Krimpenerwaard, twee gebieden die nu met de rug naar elkaar liggen.

Wie staan er voor het deelproject aan de lat?
De gemeenten Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel trekken samen op vanuit een gemeenschappelijk belang. Samen met de gemeente Ridderkerk en Rotterdam die aan zuidkant een gemeenschappelijk belang hebben.

Deelproject 10. Nieuwe vaste oeververbinding



Bijdrage aan verbeterdoelen				
Vermindering reistijd auto buiten spits	Vermindering reistijd auto in de spits	Verbetering verplaatsings-factor	Vermindering reistijd elektrische fiets	Verbetering kwaliteit c.q. comfort
A	B	C	D	E

Kostenniveau (binnen gebied Krimpenerwaard)	€€€€€
Bijdrage hogere overheden	Veruit grootste deel
Procentuele bijdrage gemeente	Gering, hooguit om invloed te "kopen"

Wat is de achterliggende gedachte?
Om de congestie op de Algeracorridor op te lossen, is het veel effectiever om een nieuwe oeververbinding te leggen tussen Krimpen en Ridderkerk, omdat dan 23% van de verplaatsingen geen gebruik meer hoeft te maken van de Algerabrug en het Kralingseplein. Deze nieuwe oeververbinding vervult uitsluitend een functie voor de direct aangrenzende gebieden, niet voor doorgaand verkeer.

Er zijn in hoofdlijnen twee opties voor de aanhaking van de nieuwe oeververbinding: op Stormpolder en op De Zaag. Een verbinding via Stormpolder heeft beduidend minder effect op de Algeracorridor dan een verbinding via de Zaag. Dit komt omdat de verbinding via Stormpolder direct in het stedelijk gebied van Krimpen aan de Lek uitkomt en voor de Krimpenerwaard veel minder een alternatief biedt.

Hoe definiëren we het deelproject in de Krimpenerwaard?
Het realiseren van een brug over de Lek met toeleidende wegen naar de N210 ter plaatse van Carpe Diem. De route voldoet aan de volgende uitgangspunten:
- 2 x 1 rijstrook (stedelijke weg);
- Maximum snelheid 70 of 50 kilometer per uur;
- Korte rivieroverspanning in verband met de kosten;
- Logische doorkoppeling naar de N210;
- Aparte ruimte voor langzaam verkeer (fiets-voetganger) met aansluiting op het fietspadennet;
- Oeververbinding tevens te gebruiken voor (hoogwaardig) openbaar vervoer.

Welke mogelijke risico's kunnen we onderkennen?
Het gaat om een majeure ingreep. Besluit en financiering liggen bij het Rijk die inmiddels een pre-verkenning is gestart. De invloed van de gemeente op de besluitvorming is beperkt. De afhankelijkheid van het Rijk leidt tot een lange periode van onzekerheid die ook investeringsbeslissingen in de deelprojecten 8 en 9 "gijzelt". Tegelijkertijd heeft de realisatie van een brug zeer ingrijpende gevolgen voor de directe omgeving rond de Zaag en de Noord. Zowel voor omwonenden, bedrijven als natuur (onderdeel Natuur Netwerk).

De vrees voor extra verkeer dat de wegen in Krimpenerwaard als doorgaande route gaat gebruiken is ongegrond; er zijn geen herkomsten en bestemmingen te bedenken, waarvoor de route een reëel alternatief is.

Welke meekoppelkansen kunnen we mogelijk benutten?
Het is theoretisch haalbaar om maximaal 25% van het verkeer op de Algeracorridor af te halen. Daarmee zou de congestie op de Algeracorridor voor lange tijd niet meer aan de orde zijn. Ook de belasting van het stedelijk gebied van Krimpen aan de IJssel wordt dan stevig minder met positieve gevolgen voor de gezondheid (minder geluidoverlast en luchtverontreiniging).

Een bijkomend voordeel is dat er meer interactie kan ontstaan tussen IJsselmonde en de Krimpenerwaard, twee gebieden die nu met de rug naar elkaar liggen.

Wie staan er voor het deelproject aan de lat?
Het Rijk staat aan de lat voor de realisatie van de brug, in samenspraak met de regio. De invloed van de gemeenten Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel is beperkt. Een beperkte bijdrage zou wellicht kunnen helpen om enige invloed uit te kunnen oefenen.

H6. Advies

In onderstaande tabel wordt op grond van de beschrijvingen in hoofdstuk 5 het oordeel over de deelprojecten samengevat in termen van het effect op de bereikbaarheid, de invloed van de gemeente en de termijn waarop het effect op kan treden. Het wordt afgesloten met een advies welke acties zinvol zijn.

Deelproject	Effect Bereikbaarheid	Invloed gemeente	Termijn waarop effect optreedt
Stimuleren flexibel werken	Onzeker	Zelfstandig	Lang
Mobiliteits-management	Beperkt	Zelfstandig	Kort
Netwerk e-fietsen	Positief	Regioverband	Middellang
HOV	Positief	Lobby provincie	Middellang
Waterbus	Beperkt	Lobby provincie	-
P + R	Positief	Samen Krimpen	Kort
Optimalisatie Algerabrug	Beperkt	Nauwelijks	-
Verbindingsweg met Lekdijk	Afhankelijk 9-10	Samen Krimpen	(Middel)lang
Autoveer Ridderkerk	Positief	Lobby Rijk	(Middel)lang
Vaste oeververbinding	Positief	Lobby Rijk	Lang

Nummer Deelproject	Advies uit te voeren vervolgacties (vanuit bereikbaarheidsoptiek)
1	Kosteneffectief, stapsgewijs invoeren
2	Kosten en effect beperkt, op wachtlijst
3	Kosteneffectief, stapsgewijs invoeren
4	Lobby opzetten samen met buurgemeenten
5	Effect beperkt, alleen relevant vanuit toeristisch perspectief
6	Kosteneffectief, samen met Krimpen aan den IJssel oppakken
7	Effect beperkt, op wachtlijst
8	Op wachtlijst, afhankelijk van resultaten 9 en 10
9	Opties verder onderzoeken op haalbaarheid, parallel aan deelproject 10 (onderzoek niet naar buiten brengen)
10	Toegang krijgen tot pre-verkenning en invloed op besluitvorming proberen te verkrijgen

NAAR EEN BETERE BEREIKBAARHEID VAN DE KRIMPENERWAARD

Nadere verkenning van 10 punten voor een betere bereikbaarheid

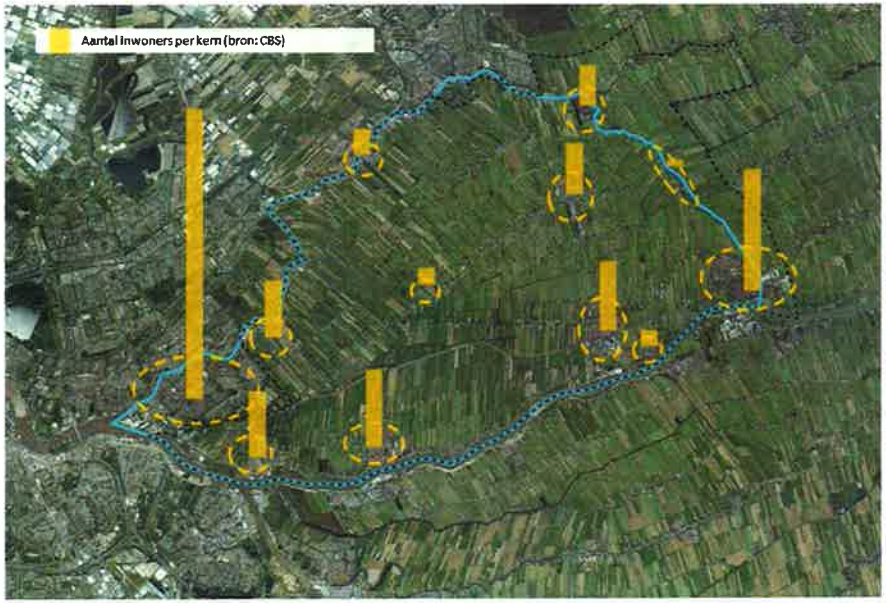
BIJLAGEN

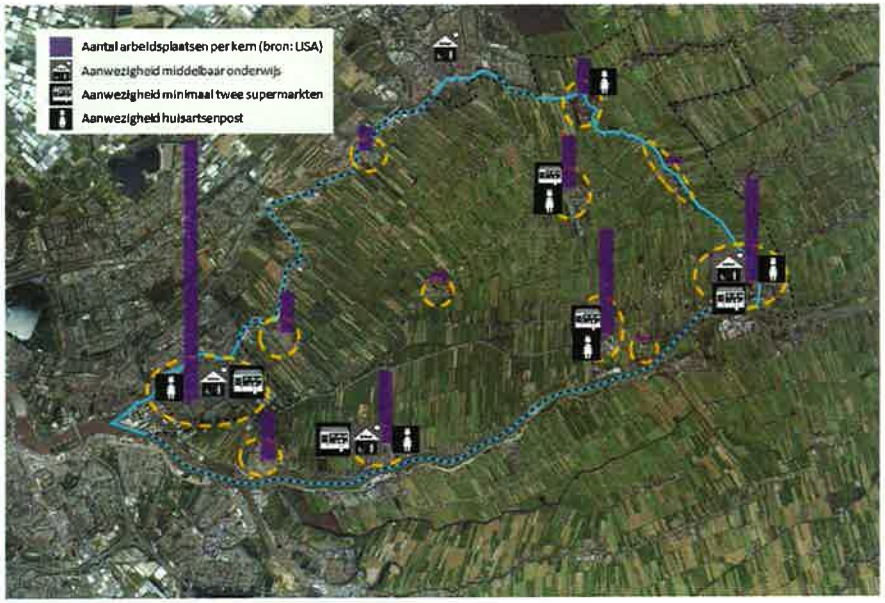
1. Indicatie van herkomst en bestemmingen
2. Bestaande infrastructuur

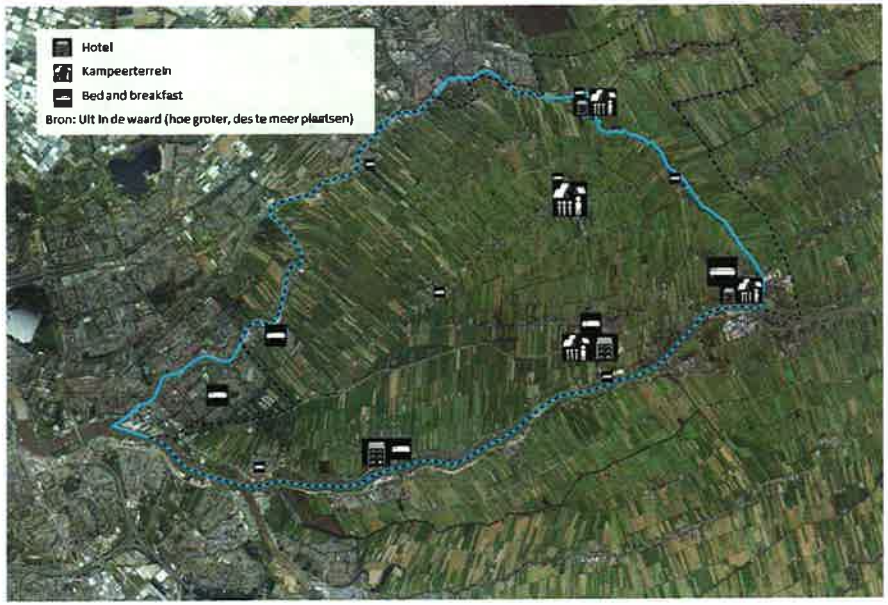
Van Kerkhoff
Maatwerk in RO

gemeente Krimpenerwaard

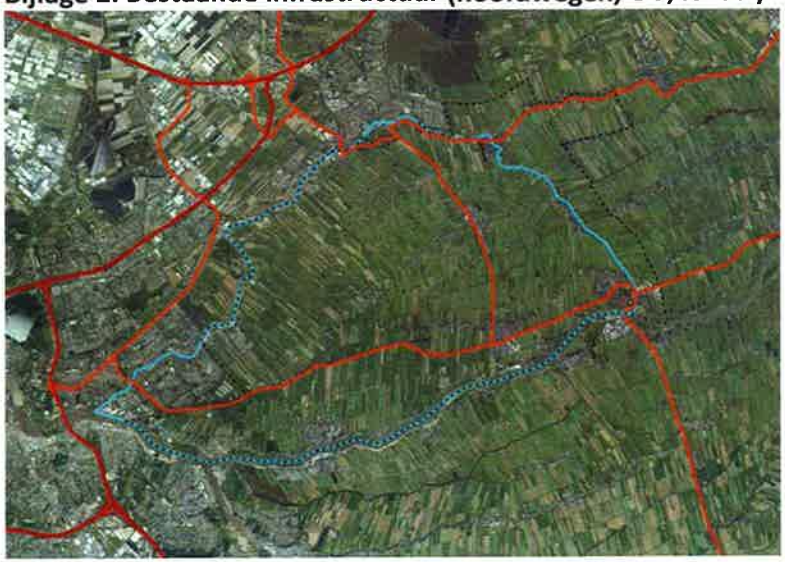
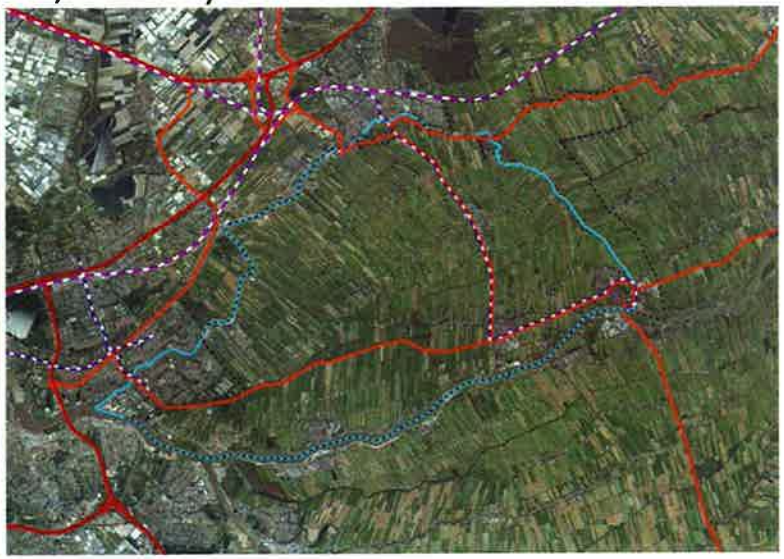
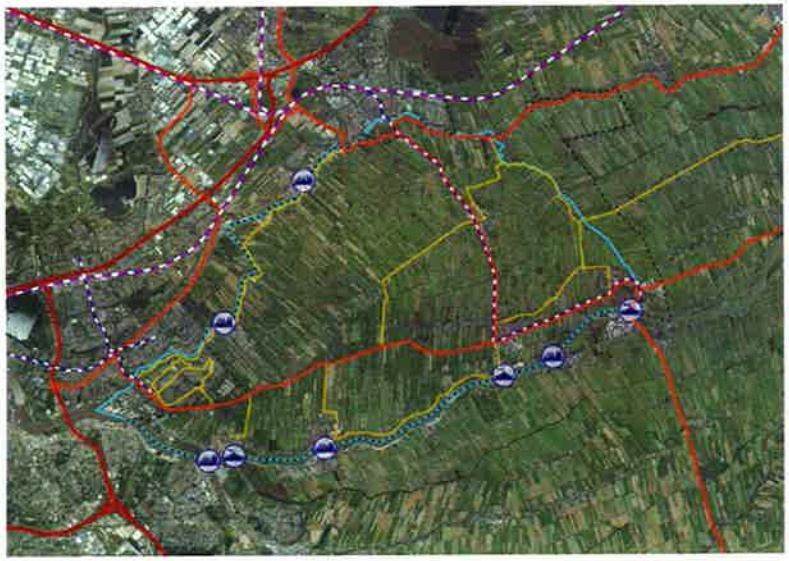
Bijlage 1. Indicatie van herkomst en bestemmingen







Van Kerkhoff Maatwerk in RO

gemeente Krimpenerwaard

Bijlage 2. Bestaande infrastructuur (hoofdwegen, OV, lokaal/veren, fietsroutes)