

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Gemeente Krimpen aan den IJssel [REDACTED]
Van: [REDACTED]
Datum: 30 augustus 2022
Kopie:
Ons kenmerk: BI7870-MI-PN-02
Classificatie: Projectgerelateerd
Goedgekeurd door: [REDACTED]

Onderwerp: 2e Beoordeling Verkeersplan Oud Krimpen

Aanleiding

De gemeente Krimpen aan den IJssel is bezig met een reconstructie van De Grote Kruising. Dit kruispunt ligt op de belangrijke uitvalsroute van Krimpen aan den IJssel naar Rotterdam/Capelle aan den IJssel via de Algeracorridor.

Op 30 november 2021 heeft het vorige college van B&W een besluit genomen over het plan van Fase 7 van project De Grote Kruising. De kern van dit plan is het maken van een "fietsstraat" vanaf het Koningin Wilhelminaplein tot aan de Treviso/Verbindingsweg en op de Oude Tiendweg. De aandacht ging tijdens de inspraakprocedure in het bijzonder uit naar de afsluiting van de afrit en oprit bij het Koningin Wilhelminaplein. Tijdens dezelfde collegevergadering is er een formeel verkeersbesluit genomen om het plan uit te voeren.

Naar aanleiding van de besluitvorming ontstond een gevoelige discussie. Dat heeft ertoe geleid dat de nieuwe coalitie in het bestuursakkoord 'Samen verschillend' vraagt aan het nieuwe college om, bij wijze van tweede beoordeling, opnieuw onderzoek te laten doen naar het vraagstuk.

Deze memo doet verslag van de tweede beoordeling uitgevoerd door Royal HaskoningDHV.

Vraagstelling

Voor de tweede beoordeling zijn de volgende vragen beantwoord:

1. Zijn de voorgaande onderzoeken zorgvuldig uitgevoerd?
2. Wat zijn de te verwachten effecten van gedane aanpassingen? De volgende criteria zijn hier toegepast:
 - Verkeersveiligheid
 - Fietsgebruik
 - Leefbaarheid omliggende straten (c.q. sluisverkeer)
 - Bereikbaarheid Oud-Krimpen
3. Zijn alternatieven voor het Koningin Wilhelminaplein voldoende onderzocht?

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden is gebruik gemaakt van bestaand materiaal uit eerdere onderzoeken. Verder is inwoners van Oud-Krimpen de mogelijkheid geboden om hun aandachtspunten mee te geven. Op 2 verschillende momenten heeft de onderzoeker een uur gesproken met voor- en tegenstanders, zodat zij de mogelijkheid hadden om hun argumenten mee te geven. Het onderzoek is uitgevoerd in de periode juli – augustus 2022 om begin september mee te kunnen nemen in besluitvorming met betrekking tot het Koningin Wilhelminaplein.

Beschikbare informatie

De gemeente Krimpen aan den IJssel heeft een groot aantal documenten aangeleverd en deze zijn door de verkeerskundige van Royal HaskoningDHV doorgenomen (zie bijlage 1). Eén van de documenten was een tijdlijn met betrekking tot de voorbereiding Fase 7 Fietsstraat / afsluiting Koningin Wilhelminaplein. Deze tijdlijn zoals weergegeven in bijlage 2 geeft een overzicht van de belangrijkste onderzoeken en besluiten die in de tijd tussen najaar 2017 en zomer 2022 zijn genomen. Er ligt geen document waar specifiek de afsluiting van het Koningin Wilhelminaplein in alle facetten wordt besproken. In de stukken bij het collegebesluit is dit wel gedaan en is nut en noodzaak aangetoond. Het ontwerp dat er nu ligt, is dan ook tot stand gekomen in een proces waarbij de participatie ervoor gezorgd heeft dat er enkele aanpassingen gedaan zijn om de bereikbaarheid van Oud-Krimpen te waarborgen. Een mooi voorbeeld hiervan is de aansluiting van de Oude Tiendweg op de Industrieweg. In het oorspronkelijke plan was deze aansluiting niet opgenomen. Na het collegebesluit is deze in iets gewijzigde vorm teruggebracht.

Er zijn een aantal ontwikkelingen/projecten van belang die impact hebben gehad op het uiteindelijke besluit van het college om het Koningin Wilhelminaplein af te sluiten. Dit betreft o.a.:

- 1) Verkeer- en vervoersvisie Krimpen aan den IJssel
- 2) Snelfietsroute Krimpenerwaard-Rotterdam
- 3) MIRT-verkenning Oeververbindingen en specifiek de Algeracorridor

Verkeer- en vervoersvisie Krimpen, Herziening 2020, Goudappel Coffeng, 14 juli 2020

In de herziening van de verkeer- en vervoersvisie Krimpen aan den IJssel is een aangepaste wegcategorisering opgenomen. In de oude wegcategorisering uit 2013 was de Rotterdamseweg en de Noorderstraat een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (type). In de herziening is de wegcategorie gewijzigd in een wijkontsluitingsweg 30 km/uur. Hiermee is een eerste stap gezet naar minder prioriteit voor de auto in en nabij Oud-Krimpen. De C.G. Roosweg, de Industrieweg en Parallelweg zijn belangrijk voor de auto-ontsluiting aangezien deze wegen gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingsweg. In deze herziening was dus nog geen sprake van de afsluiting van het Wilhelminaplein, maar heeft de route wel een lagere wegcategorie gekregen. In bijlage 3 zijn wegcategoriseringskaarten uit de visie en de herziening opgenomen. Aanbevolen wordt bij de volgende herziening de wegcategorisering van de Rotterdamseweg en een deel van de Noorderstraat aan te passen.

In de verkeer- en vervoersvisie wordt verder ingezet op fiets, openbaar vervoer en duurzame mobiliteit verwoord als "Een visie voor een duurzaam mobiel Krimpen aan den IJssel". Fase 7 van de Grote Kruising past dus bij de verkeer- en vervoersvisie.

Snelfietsroute Krimpenerwaard-Rotterdam

Als onderdeel van het stimuleren van het fietsverkeer wordt er regionaal zwaar ingezet op de ontwikkeling van snelfietsroutes (SFR). Eén daarvan is de route Krimpenerwaard – Rotterdam. Deze route passeert het Koningin Wilhelminaplein waar fietsers en gemotoriseerd verkeer elkaar in de huidige situatie tegenkomen. Deze kruising is al jaren een aandachtspunt met betrekking tot verkeersveiligheid. Subsidieverlener MRDH vraagt dan ook aan de gemeente Krimpen aan den IJssel of de af- en toerit bij het Koningin Wilhelminaplein kan worden opgeheven, zodat de fietsroute veiliger en comfortabeler wordt. Uiteindelijk heeft de gemeente Krimpen aan den IJssel een ontwerp kunnen maken van een aangepast Wilhelminaplein waarbij de SFR comfortabel parallel aan de C.G. Roosweg wordt doorgezet, de nood- en hulpdiensten nog wel de Rotterdamseweg kunnen bereiken vanaf de C.G. Roosweg, maar de af- en toerit voor het gemotoriseerd niet meer aanwezig is.

MIRT-verkenning Oeververbindingen - Algeracorridor

Het onderzoek met betrekking tot de MIRT-verkenning Oeververbindingen, en specifiek de Algeracorridor, loopt nog. In het vierde kwartaal van 2022 wordt een keuze voorgelegd met betrekking tot de voorkeursvariant¹. In de nieuwste berekeningen (2022) is het Koningin Wilhelminaplein afgesloten aangezien eind 2021 het collegebesluit is genomen en alle fasen van de Grote Kruising onderdeel zijn van de KTA Algeracorridor². Dit betekent dat met name in de avondspits de Grote Kruising zwaarder wordt belast met extra verkeer dat voorheen de afrit nam bij het Koningin Wilhelminaplein. Dit verkeer rijdt nu door naar de Grote Kruising slaat hier linksaf (bestemming Krimpen) en rechtsaf (bestemming Oud-Krimpen en Stormpolder)

Ook met het afsluiten van het Koningin Wilhelminaplein kan het verkeer voldoende afgewikkeld worden op de Grote Kruising in de ochtend- en avondspits. Daarnaast is er minder turbulentie op de C.G. Roosweg omdat er niet meer wordt in- en uitgevoerd naar het Koningin Wilhelminaplein. In bijlage 4 is meer informatie opgenomen m.b.t. de analyse van de Algeracorridor in de MIRT-verkenning.

In het vervolg van deze memo zijn de onderzoeksvragen beantwoord.

Onderzoeksvraag 1: Zijn de voorgaande onderzoeken zorgvuldig uitgevoerd?

Zoals weergegeven in bijlage 1 zijn er veel onderzoeken en documenten beschikbaar. Deze onderzoeken zijn door verschillende onderzoeksbureaus uitgevoerd. Een aantal van de genoemde onderzoeken hebben een brede scope en hier komt de problematiek rond de aansluiting bij het Koningin Wilhelminaplein niet of zijdelings aan de orde. Om de vraag te beantwoorden worden dan ook de belangrijkste onderzoeken in meer detail beschouwd of deze zorgvuldig zijn uitgevoerd. Dit betreffen:

- Verkeersplan Oud-Krimpen, XTNT
- Brochure Aanleg Fietsstraat, Informatiebijeenkomst, inclusief participatie, collegebesluit en bezwaarafhandeling.
- Cocon berekening Grote Kruising, DTV Consultants

Hieronder een beoordeling van deze rapporten

Verkeersplan Oud-Krimpen, XTNT

Dit verkeersplan bevat een beschrijving van de verkeerssituatie in Oud-Krimpen. Aanleiding om de verkeerscirculatie onder de loep te nemen is de reconstructie van de Grote Kruising en de aanleg van de fietsstraat op de Rotterdamseweg tussen het Koningin Wilhelminaplein en de Industrieweg. De huidige bereikbaarheid van de wijk met de auto is geanalyseerd en er wordt geconcludeerd dat veel doorgaand verkeer de wijk belast. Aan de hand van een interpretatie van verkeerstellingen (slangtellingen en visuele kruispunttellingen op een paar kruispunten in de avondspits) wordt een kaart gepresenteerd (figuur 1) waar het externe verkeer (verkeer van en naar de wijk) en het doorgaande verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk) is gevisualiseerd. Voordat de werkzaamheden aan de Grote Kruising startten, reden er ca. 2.300 mvt/etmaal vanaf de C.G. Roosweg via het Koningin Wilhelminaplein via de Rotterdamseweg naar de Noorderstraat.

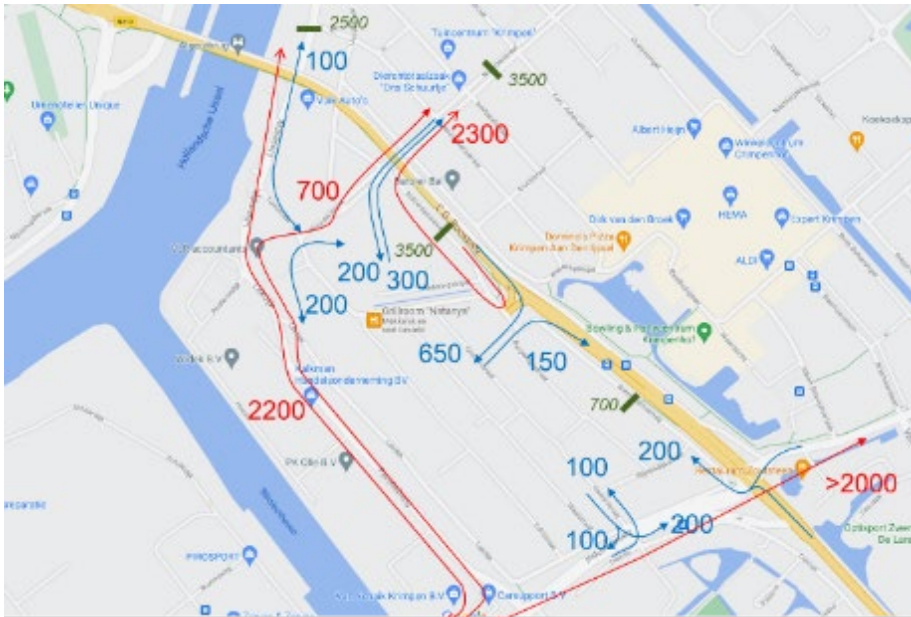
In het rapport zijn geen details opgenomen met betrekking tot deze tellingen en de verdere afleiding van het extern – en doorgaand verkeer. Om beter inzicht in het doorgaande verkeer te krijgen zou een kentekenonderzoek een goede optie zijn geweest. Verder valt op dat in dit verkeersplan geen

¹ Varianten zijn beschreven in document 9) Alternatieven Algeracorridor, Oeververbindingen, maart 2022 – concept

² Korte Termijn Aanpak Algeracorridor

verkeersmodel berekeningen zijn uitgevoerd. Met een selected link van de afrit zou ook inzicht worden verkregen in de bestemming van het verkeer dat de afrit gebruikt.

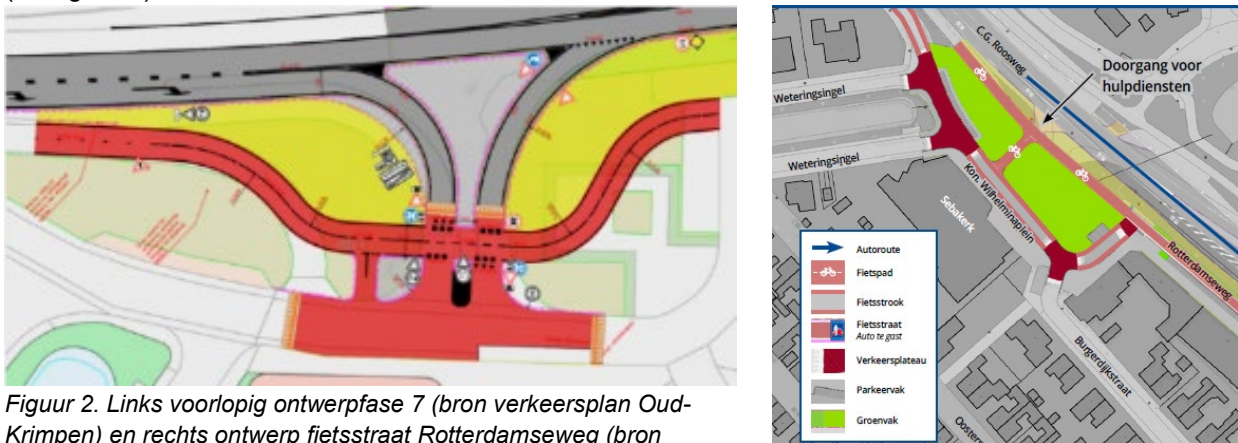
Als een belangrijk probleem op het gebied van verkeersveiligheid wordt het conflict tussen kruisende auto- en fietsstromen genoemd op een aantal locaties. Het belangrijkste conflict is het Koningin Wilhelminaplein, met dagelijks circa 4.000-5.000 fietsers over de brug en naar verwachting 3.500 automobilisten.



Figuur 1. Doorgaand (rood) en extern (blauw) verkeer in Oud-Krimpen (inschatting o.b.v. slang en visuele kruispunt tellingen) voor reconstructie Grote Kruising en uitvoering verkeersplan

De objectieve verkeersveiligheid is niet beschouwd in het document. Wat ontbreekt is een analyse van het aantal ongevallen (en de oorzaak van de ongevallen) op het Koningin Wilhelminaplein, bijvoorbeeld in relatie tot de rest van Krimpen aan den IJssel.

In een destijds voorlopig ontwerp voor de fietsstraat Rotterdamseweg was de huidige situatie enigszins aangepast, zodat er meer overzicht en duidelijkheid was, maar verminderde het aantal conflicten niet (zie figuur 2).



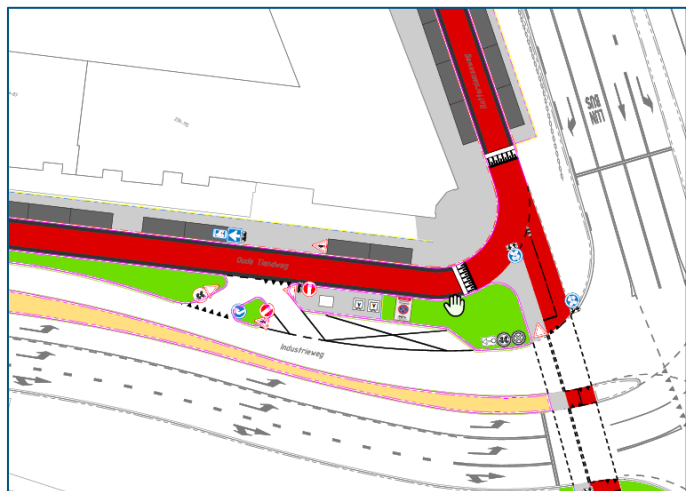
Figuur 2. Links voorlopig ontwerp fase 7 (bron verkeersplan Oud-Krimpen) en rechts ontwerp fietsstraat Rotterdamseweg (bron brochure aanleg Fietsstraat)

In het document zijn dan ook mogelijkheden voor verbetering aangegeven waarbij het afsluiten van de afrit Wilhelminaplein als eerste wordt genoemd. De voordelen en nadelen worden hiervan benoemd (zie ook beantwoording onderzoeksvraag 2). Wat bij deze beschouwing mist is een duidelijke visuele weergave van de toe- en afnames van verkeer ten gevolge van het afsluiten van Koningin Wilhelminaplein. Deze consequenties, ingeschat op basis van de expertise van de verkeerskundige, zijn overigens wel in tekst beschreven, maar de ervaring leert dat een weergave op kaart van de belangrijkste toe- en afnames veel onduidelijkheden wegnemen³.

Uiteindelijk wordt in het concluderende hoofdstuk gesteld dat om in de toekomst Oud-Krimpen veilig, bereikbaar en leefbaar te houden enkele maatregelen nodig zijn (met groot effect op de doelstellingen) met als belangrijkste het afsluiten van de af- en toerit van de C.G. Roosweg naar en van het Koningin Wilhelminaplein voor autoverkeer (er blijft wel een doorgang voor calamiteiten verkeer). Hiermee wordt ook tegemoetgekomen aan een eerder advies van Studio Bereikbaar in de integrale studie naar de Algeracorridor [2], alwaar de Grote Kruising als doorstromingsknelpunt wordt benoemd, het kruisende autoverkeer (aan Krimpense kant) zorgt voor onveilige situaties en waarbij de kruising van de fietsstrook met de Koningin Wilhelmina afrit gevaarlijk is. Hier wordt tevens gesteld dat het opheffen van de afrit de verkeersveiligheid verbetert en ook het ontwerp van de kruising in relatie tot de bushalte verbetert.

Brochure Aanleg Fietsstraat, Informatiebijeenkomst 4 okt 2021 inclusief participatie, collegebesluit en bezwaarafhandeling.

In de brochure is publieksvriendelijk uitgelegd welke maatregelen worden uitgevoerd en waarom⁴. Opvallend is dat de brochure "aanleg fietsstraat" heet, maar dat het gaat over het hele verkeersplan van Oud-Krimpen dat meer bevat dan de aanleg van de fietsstraat. Aanleiding is fietsveiligheid en overlast door doorgaand autoverkeer. De maatregelen betreffen het afsluiten van de toe- en afrit Koningin Wilhelminalaan, verlengen van de busbaan op de C.G. Roosweg, een nieuwe in- en uitgang voor Oud-Krimpen via de Parallelweg en fietsstraten op de route Verbindingsweg/Treviso/Rotterdamseweg en op de Oude Tiendweg. Onderdeel hiervan was het afsluiten van beide aansluitingen van de Industrieweg op de Oude Tiendweg. Na consultatie en inspraak met betrekking tot dit plan is er besloten om toch een aansluiting van de Industrieweg op de Oude Tiendweg te behouden (in andere vorm teruggebracht) en daardoor het 1-richtingscircuit op de Rotterdamseweg om te draaien. In figuur 3 is de deze aanpassing weergegeven. Verder is besloten eenrichtingsverkeer te maken op de Lekdijk naast een paar kleine aanpassingen.



Figuur 3: Nieuwe aansluiting Industrieweg- Oude Tiendweg

³ Nu is het zo dat een met een verkeersmodel eenvoudig een zogenaamde verschilplot gemaakt kan worden van de situatie met en zonder afsluiting Koningin Wilhelminaplein. Nu is het wegennet in Oud-Krimpen niet zo gedetailleerd in het verkeersmodel dat alle wegen zijn opgenomen. Met een verschilplot zouden zeker de nieuwe routes van het doorgaande verkeer door Oud-Krimpen (dat met het afsluiten van de afrit niet meer mogelijk is) zichtbaar worden. De wijziging van de routes van het externe verkeer kunnen inzichtelijk worden gemaakt door de ophanging van de verkeerzones in Oud-Krimpen (3 in totaal) op het autonetwerk voor beide verkeerssituaties vooraf goed te bepalen.

⁴ Vanuit enkele bewoners is de opmerking gekomen dat over bepaalde onderwerpen (bijvoorbeeld afsluiting Koningin Wilhelminaplein) niet besproken kon worden tijdens de bijeenkomsten. Met de brochure zijn diverse bewoners overvallen met de verkeersmaatregelen. Zij hadden graag eerder betrokken willen worden bij het proces.

Cocon berekening Grote Kruising, DTV Consultants

In de eerdergenoemde rapportages wordt wel ingegaan op het herverdelingseffect van het verkeer in met name de avondspits ten gevolge van het afsluiten van de afrit, maar wordt niet aangetoond dat de Grote Kruising het extra verkeer kan verwerken. Tijdens de tweede beoordeling zijn documenten beschikbaar gekomen die COCON-berekeningen rapporteren of de Grote Kruising voor de huidige situatie in 2022 en voor de toekomstige situatie in 2040 in de avondspits het verkeer van verwerken. Voor 2022 zijn de intensiteiten op het kruispunt bepaald aan de hand van tellingen van voor de coronatijd en voor de reconstructie. Cyclustijden blijven ruim onder 120 seconden en er worden dan ook geen afwikkelingsproblemen verwacht. Daarbij zitten de signaalgroepen die drukker worden ten gevolge van de afsluiting van het Koningin Wilhelminaplein niet in het maatgevend conflict van de verkeersregeling. De verkeersregeling heeft relatief veel restcapaciteit. Voor de kruispuntberekening van 2040 zijn verkeersmodel intensiteiten gebruikt voor 2040⁵. In deze berekening blijkt door de groei van het verkeer de cyclustijden op te lopen tot 130 seconden. In dergelijke kruispuntberekeningen wordt doorgaans 120 seconden aangehouden als bovengrens dus in de berekening voor 2040 wordt deze kritische grens overschreden. Het betreft wel een verkeersprognose van 18 jaar later in de tijd in een periode waarbij een mobiliteitstransitie gaande is. De verwachting is dan ook dat in de toekomst de Grote Kruising het verkeer kan verwerken aangezien de simulatieberekeningen ook laten zien dat in de ochtend- en avondspits het verkeer verwerkt kan worden zonder noemenswaardige afwikkelingsproblemen. Het is dus niet zo dat door de afsluiting van het Koningin Wilhelminaplein er nu een capaciteitsprobleem ontstaat op de Grote Kruising.

Antwoord onderzoeksvraag 1: Zijn de voorgaande onderzoeken zorgvuldig uitgevoerd?

De genoemde onderzoeken zijn zorgvuldig uitgevoerd. Her en der is de onderbouwing van de verkeerscijfers mager, maar de conclusies kunnen getrokken worden op basis van de beschikbare informatie en analyses hiervan. Enkele documenten zijn beschikbaar gekomen tijdens de tweede beoordeling en de COCON berekening is zelfs in de zomer van 2022 uitgevoerd. Dat de onderbouwing van de verkeerafwikkeling op het Koningin Wilhelminaplein later in detail wordt geleverd verandert de conclusie dat de Grote Kruising het verkeer kan verwerken niet.

Naast de onderzoeken heeft er een participatieproces plaatsgevonden. De bewoners van Oud-Krimpen en directe omgeving zijn voldoende geïnformeerd en hebben ook hun eisen, wensen en bezwaren kunnen uiten. Dit heeft ook geresulteerd in aanpassingen aan het verkeersplan van Oud-Krimpen. Zelfs tijdens de tweede beoordeling hebben voor- en tegenstanders van het afsluiten van het Koningin Wilhelminaplein de mogelijkheid gehad door hun argumenten te noemen en hun standpunten te onderbouwen.

Onderzoeksvraag 2: Wat zijn de te verwachten effecten van gedane aanpassingen?

In de verschillende rapporten en met name het verkeersplan Oud-Krimpen en de stukken bij het collegebesluit wordt uitgebreid ingegaan op de effecten van de gedane en geplande aanpassingen.

De aanpassingen zijn:

- afsluiten toe- en afrit Koningin Wilhelminaplein (wel doorgang calamiteitenverkeer)
- verlengen busbaan op de C.G. Roosweg,
- nieuwe in- en uitgang voor Oud-Krimpen via de Parallelweg
- fietsstraten op de route Verbindingsweg/Treviso/Rotterdamseweg en op de Oude Tiendweg

De effecten worden beschreven aan de hand van een aantal criteria.

⁵ Dit zijn intensiteiten die ook worden gebruikt voor de MIRT Oeververbindingen.

Verkeersveiligheid

Op een paar locaties verbetert de verkeersveiligheid in Oud-Krimpen met de gedane maatregelen.

Op de route **Koningin Wilhelminaplein, Rotterdamseweg en Noorderstraat** zal er geen doorgaand verkeer meer rijden met als gevolg dat de conflicten tussen auto en fiets aanzienlijk afnemen met een positief gevolg voor de verkeersveiligheid. Dit biedt ruimte om deze wegen conform de wegcategorisering en de richtlijnen van Duurzaam Veilig⁶ in te richten. Door de afsluiting zal er ook minder vrachtverkeer door Oud-Krimpen rijden. De hoogte beperking op de Rotterdamseweg kan weggehaald worden. Door de **aanleg van de fietsstraat op de Rotterdamseweg en de aanpassing van de aansluiting van de fietstunnel** hierop wordt het voor de auto en fietser verkeersveilig.

Het oversteken van de Industrieweg wordt voor het fietsverkeer geconcentreerd op twee locaties namelijk bij de Grote Kruising⁷ en de Parallelweg. De fiets- en voetgangers oversteek bij de **Oosterstraat** is verwijderd. Dit is een conflictpunt tussen auto en fiets minder. Tevens zal het fietsverkeer geconcentreerd worden op de fietsstraat parallel aan de C.G. Roosweg. Dit betekent minder fietsverkeer door de wijk Oud-Krimpen over de straten Oosterstraat, Zuiderstraat en Burgerdijkstraat, waar geen specifieke fietsinfrastructuur beschikbaar is en veel (langs) geparkeerd wordt. Kortom qua verkeersveiligheid een verbetering ten opzichte van de situatie voor aanpassing van de Grote Kruising.

Door de aanpassing van de kruising **Parallelweg/Industrieweg/Oude Tiendweg/Oude Lekdijk** wordt de fietsroute Oude Tiendweg richting de Stormpolder/Fast Ferry veiliger ondanks dat het nu mogelijk is via dit kruispunt en de Oude Tiendweg Oud-Krimpen in – en uit te rijden. Enkele bewoners verwachten dat in de spitsen bij drukte op de Industrieweg en Parallelweg deze wijkontsluiting verkeersonveilige situaties kan opleveren. Het ontwerp is verkeerstechnisch getoetst en de verwachting is dat in de praktijk het verkeer zich veilig en vlot kan afwikkelen op dit kruispunt.

Aandachtspunt qua verkeersveiligheid is en blijft het kruispunt **Ijsseldijk/Tuinstraat** vanwege de helling in de Tuinstraat en het beperkte zicht vanwege de helling en de woningen langs de Ijsseldijk. Met de uitvoering van het verkeersplan zal het op dit kruispunt drukker worden. Aanbevolen wordt om voor dit kruispunt te onderzoeken of met aanpassingen aan het ontwerp, bebording of omgeving de verkeersveiligheid en afwikkeling verbeterd kan worden.

De verkeersveiligheid in Oud-Krimpen verbetert aanzienlijk door de maatregelen.

Fietsgebruik

Het fietsgebruik en fietscomfort zal sterk verbeteren. Het conflict van de fietsers op de snelfietsroute Rotterdam-Krimpenerwaard met het autoverkeer op het Koningin Wilhelminaplein is namelijk weggenomen en de route bevat geen slingers meer. Ook is er op de belangrijke routes meer prioriteit voor de fietsers aangezien de auto te gast is op de fietsstraten.

Alleen vanuit het westelijk deel van Treviso en het Waalplantsoen naar Oud-Krimpen zelf dient nu – afhankelijk van de bestemming - iets verder gefietst te worden aangezien de oversteek bij de Oosterstraat is weggehaald. De verwachting is dat dit geen impact heeft op het fietsgebruik.

⁶ De Duurzaam Veilig-visie is een door vele verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersonveiligheid in Nederland te verbeteren. Een duurzaam veilig wegverkeer voorkomt doden, ernstig verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen. Centraal staat daarbij 'de menselijke maat' door uit te gaan van behoeften, competenties, beperkingen en kwetsbaarheid van mensen kan het verkeerssysteem op een realistische wijze maximaal veilig worden uitgewerkt.

⁷ Vanuit de bewoners werd gemeld dat de fietsoversteek bij de Grote Kruising nu dichterbij de kruising is gesitueerd. Dit geeft de overstekende fietsers in hun beleving een onveilig gevoel in geval van afslaand auto- en vrachtverkeer dat komend vanaf de Algerabrug rechtsaf eventueel door rood rijdt.

Leefbaarheid omliggende straten (c.q. sluijverkeer)

De leefbaarheid van Oud-Krimpen wordt met de maatregelen aanzienlijk beter, met name in het deel van Oud-Krimpen in de nabijheid van het Koningin Wilhelminaplein. Het verkeer dat nu de Rotterdamseweg gebruikt om een bestemming te vinden buiten Oud-Krimpen⁸ zal nu gebruik maken van andere routes buiten de wijk om. Dit maakt het in Oud-Krimpen minder druk op de meeste wegen, met name rond het Koningin Wilhelminaplein, Rotterdamseweg en de Noorderstraat. Voor de voetgangers en fietsers in dit gebied is dit een stuk prettiger aangezien geluidhinder, trillinghinder en uitstoot van schadelijke stoffen zullen afnemen. Bewoners van de Rotterdamseweg en de Noorderstraat hebben aangegeven dat zij blij zijn met het verkeersplan.

De resterende in- en uitvalsroutes van Oud-Krimpen krijgen iets meer verkeer te verwerken (circa 750 motovoertuigen per etmaal verdeeld over deze wegen). Dit betreft met name de Oude Tiendweg vanaf de Industrieweg en vanaf de Parallelweg en de Tuinstraat. Deze (woon)straten kunnen dit extra verkeer prima verwerken en zijn daar ook op ingericht. De consequentie van het verkeersplan is dat de wegen in Oud-Krimpen een meer gelijkmatige verdeling krijgen van het verkeer van en naar de wijk en dat er geen doorgaand verkeer meer door de wijk Oud-Krimpen rijdt⁹. Dit verhoogt de leefbaarheid in de wijk Oud-Krimpen.

Bereikbaarheid Oud-Krimpen

De wijk Oud-Krimpen blijft met de aanpassingen uit het verkeersplan goed bereikbaar. Vanuit alle windrichtingen is en blijft de wijk Oud-Krimpen bereikbaar voor auto, fiets en OV.

De autobereikbaarheid wordt wel heel anders door de aanpassingen. In de huidige situatie is de wijk Oud-Krimpen vanaf de Algerabrug uitstekend bereikbaar via het Koningin Wilhelminaplein. Dit is een soort scheve bereikbaarheid aangezien richting Algerabrug Oud-Krimpen een stuk minder goed bereikbaar is en wel altijd via de Grote Kruising gereden moet worden. Door het afsluiten van het Koningin Wilhelminaplein wordt met name het noordelijk (westelijk) en centrale deel van Oud-Krimpen minder goed bereikbaar vanaf de Algerabrug. Nu dient er via de Grote Kruising te worden gereden en dit betekent dat de route langer is en er een verkeerslicht (bij de Grote Kruising) gepasseerd moet worden. Hoe dan ook betekent dit meer reistijd van een paar minuten. Het aantal minuten is afhankelijk van de bestemming in Oud-Krimpen, de wachttijd bij het verkeerslicht en het moment van de dag in verband met de drukte. Voor het zuidelijk (oostelijk) deel van Oud-Krimpen is de omrijroute iets beperkter, maar zal ook de Grote Kruising gepasseerd moeten worden met kans op enige wachttijd bij het verkeerslicht. Vanuit enkele bewoners is aangegeven dat zij verwachten dat de middenstand in Oud-Krimpen klandizie zal verliezen door de minder goede bereikbaarheid met de auto. Dit kan niet worden uitgesloten, maar is een maatschappelijk risico dat op veel plaatsen speelt.

Naast bereikbaarheid is de robuustheid (routemogelijkheden) van het wegennet ook een criterium. Omdat de aansluiting bij het Koningin Wilhelminaplein er is, bood dit mogelijkheden tijdens de bouwfasering van de Grote Kruising. Ook bij calamiteiten (op bijvoorbeeld de Grote Kruising) is het handig als er een alternatieve route is. De robuustheid van het totale wegennet in Krimpen wordt dan

⁸ In de stukken bestempeld als doorgaand verkeer. Als deze route bestempeld wordt als ongewenst kan ook de term sluijverkeer worden gehanteerd. In de herziening van de verkeer- en vervoersvisie is de route nog opgenomen als wijkontsluiting en daarmee niet ongewenst. Door enkele bewoners van Oud-Krimpen wordt overigens beweerd dat het verkeer vanaf het Koningin Wilhelminaplein naar Kortland Noord niet bestempeld als doorgaand verkeer maar als bestemmingsverkeer aangezien deze verkeerssituatie al jarenlang bestaat.

⁹ De vraag is hoe het verkeer naar Kortland Noord na uitvoering van het verkeersplan zal rijden. Slaat dit verkeer linksaf bij de Grote Kruising om via de Boerhavelaan (A) de bestemming te bereiken of slaat het toch rechtsaf of om via de Industrieweg/Parallelweg, Tuinstraat en Noorderstraat (B) te rijden. Of slaat het rechtsaf en rijdt het via de Oude Tiendweg en Oosterstraat door Oud-Krimpen naar de Noorderstraat (C). De verwachting is dat route A het meeste gebruikt zal worden. Bij gebruik van de routes B en C neemt het doorgaand verkeer door Oud-Krimpen minder af.

ook minder, vanwege de afsluiting van het Koningin Wilhelminaplein. Voor calamiteiten verkeer veranderen de routemogelijkheden niet aangezien er een calamiteiten doorgang blijft bestaan bij het Koningin Wilhelminaplein. De robuustheid van het wegennet voor Oud-Krimpen wordt niet minder aangezien de aansluiting van de Oude Tiendweg op de Parallelweg wordt toegevoegd.

De fiets bereikbaarheid is al besproken onder het item fietsgebruik. De fietsbereikbaarheid wordt niet beter. Er komen geen verbindingen bij, er wordt zelfs een fietsoversteek weggehaald (Oosterstraat). Daarentegen verbetert de kwaliteit van de fietsverbindingen wel.

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer van Oud-Krimpen is verbeterd door de aanpassing van de C.G. Roosweg en aanleg van de bushaltes op dit traject. Voorheen lagen de bushaltes aan de noordkant van de C.G. Roosweg bij het winkelcentrum. De loopafstand tot de halte vanuit Oud-Krimpen is een stuk korter geworden.

Antwoord onderzoeksvraag 2: Wat zijn de te verwachten effecten van de gedane aanpassingen?

De veiligheid verbetert, fietsroutes worden comfortabeler, Oud-Krimpen blijft goed bereikbaar en doorgaand verkeer door Oud-Krimpen neemt af met een positief effect op de leefbaarheid. Daarmee past de maatregel goed binnen het bestuursakkoord 2022-2026 dat inzet op verkeerveiligheid en het promoten van de fiets en het idee dat de auto te gast is. De wegategorisering dient wel te worden aangepast, aangezien de Rotterdamseweg geen wijkontsluitingsweg meer is maar een normale erftoegangsweg. In het bestuursakkoord staat ook dat het bestaande document met de verkeers- en vervoersvisie geactualiseerd wordt.

Onderzoeksvraag 3: Zijn alternatieven voor het Koningin Wilhelminaplein voldoende onderzocht?

Gedurende de afgelopen jaren is er veel gestudeerd op de verkeersafwikkeling in de Algeracorridor, op de snelfietsroute Rotterdam-Krimpenerwaard (SFR) en op de bereikbaarheid van Oud-Krimpen. In de loop van de tijd kwam naar voren dat het afsluiten van het Koningin Wilhelminaplein veel voordelen biedt. Eén van de belangrijkste voordelen betreft een verbetering van de verkeerveiligheid door het wegnemen van de conflicten tussen auto en fiets. Aangezien de bereikbaarheid van Oud-Krimpen verandert, is het terecht dat de vraag wordt gesteld of alternatieven voor de problematiek voldoende onderzocht zijn. Er is geen varianten studie beschikbaar waar probleemanalyse, oplossingen en keuze voorkeursoplossing zijn gerapporteerd. Er zijn wel veel alternatieven de revue gepasseerd en weer afgefallen vanwege diverse redenen. Voor de tweede beoordeling is een notitie opgesteld door de gemeente waar de verschillende alternatieven in zijn beschreven, de voor- en nadelen zijn aangestipt en ook de haalbaarheid is getoetst. In deze notitie [11] zijn de volgende alternatieven beschreven:

- 1) Realiseren van een fietstunnel onder de toe- en afrit
- 2) Realiseren van een fiets fly-over boven de toe-en afrit
- 3) Verkeersintensiteit afrit/(eventueel oprit) reguleren met toegangscntrole o.b.v. kentekenherkenning
- 4) Toepassen eerder voorlopig ontwerp van fase 7 (met herinrichting Wilhelminaplein)

Uit de notitie blijkt dat er een aantal alternatieven zijn onderzocht en deze voornamelijk op expert judgement zijn beschouwd. Er zijn niet van alle alternatieven ontwerpen gemaakt. Op basis van ruwe schetsen zijn inschattingen gemaakt van de haalbaarheid (inpassing) en kosten. Uit de beschouwing van de voor- en nadelen komt ook naar voren dat de conflicten tussen auto en fietsers wel kunnen afnemen door de SFR ongelijkvloers te laten kruisen, maar dat het comfort van de fietsers hierdoor niet per definitie verbetert. Door de beperkt beschikbare ruimte om de hoogteverschillen te overwinnen en de negatieve kosten baten verhouding zijn alternatieven 1 en 2 niet haalbaar. De haalbaarheid van

alternatief 3 is twijfelachtig (kans op onveilige manoeuvres door verkeer niet bekend met de situatie) en niet volledig probleemoplossend. Alternatief 4 biedt een iets veiliger situatie maar het doorgaande verkeer door Oud-Krimpen blijft aanwezig en daarmee ook de conflicten tussen het auto- en fietsverkeer.

In de gesprekken met de bewoners zijn zorgen geuit of het huidige plan de ideale oplossing is. Enkele bewoners zijn van mening dat de kans bestaat dat het probleem zich gaat verplaatsen naar andere delen van Oud-Krimpen. Als alternatieve oplossing is geopperd om de Rotterdamseweg (nu alleen bord 30 km/uur aangebracht) en Noorderstraat goed in te richten met een 30 km/uur regime om zo de doorgaande route minder aantrekkelijk te maken. De gemeente Krimpen aan den IJssel is al bezig met de verkenning van aanpassingen aan de Noorderstraat. De verwachting is dat het minder aantrekkelijk maken van de doorgaande route niet voldoende probleemoplossende werking heeft. Ditzelfde geldt voor een andere oplossing die niet is genoemd in de notitie, namelijk het alleen afsluiten van de toerit naar de C.G. Roosweg vanaf het Koningin Wilhelminaplein. Er is dan meer ruimte om het kruispunt van het fietspad met de Rotterdamseweg overzichtelijker en daarmee veiliger vorm te geven. Maar ook hier kan gesteld worden dat de probleemoplossende werking beperkt is.

Antwoord onderzoeksvraag 3: Zijn alternatieven voor het Koningin Wilhelminaplein voldoende onderzocht?

Er zijn door de gemeente een viertal alternatieven onderzocht, niet in detail, maar op expert judgement zijn voor- en nadelen en haalbaarheid gerapporteerd. Tijdens gesprekken met de bewoners en verkeerskundigen van de gemeente zijn nog een aantal andere alternatieven naar voren gekomen die ook beschouwd zijn in deze tweede beoordeling. Bij de alternatiefafweging is vooral gekeken naar de probleemoplossende werking en haalbaarheid van de verschillende alternatieven. Er is geen varianten (of alternatieven)studie uitgevoerd, maar er ligt voldoende informatie om het huidige verkeersplan te ondersteunen en de genoemde alternatieven afgewogen af te laten vallen en niet nader te onderzoeken. Deze alternatieven hebben duidelijk niet dezelfde probleemoplossende werking op de gebieden van verkeersveiligheid, fietsgebruik en afname doorgaand verkeer.

Conclusies en aanbevelingen

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat:

- 1) De onderzoeken zijn zorgvuldig uitgevoerd, her en der is de onderbouwing van de verkeerscijfers mager, maar de conclusies kunnen getrokken worden op basis van de beschikbare informatie en analyses hiervan.
- 2) Veiligheid verbetert, fietsroutes worden comfortabeler en Oud-Krimpen blijft goed bereikbaar en doorgaand verkeer door Oud-Krimpen neemt af met een positief effect op de leefbaarheid. Daarmee past de maatregel goed binnen het bestuursakkoord 2022-2026 dat inzet op verkeerveiligheid en het promoten van de fiets en het idee dat de auto te gast is.
- 3) Alternatieven voor het verkeersplan Oud-Krimpen zijn voldoende onderzocht. De alternatieven hebben niet dezelfde probleemoplossende werking op de gebieden van verkeersveiligheid, fietsgebruik en afname doorgaand verkeer.

Daarbij zijn er een aantal aanbevelingen:

- 1) Aanpassen wegcategorisering van de Rotterdamseweg en (deel) Noorderstraat. Dit zijn geen wijkontsluitingswegen meer maar reguliere erftoegangswegen. In het bestuursakkoord staat ook dat het bestaande document met de verkeers- en vervoersvisie geactualiseerd wordt.
- 2) Nader onderzoeken of het kruispunt IJsseldijk/Tuinstraat met aanpassingen aan het ontwerp, bebording of omgeving de verkeersveiligheid en afwikkeling verbetert kan worden.

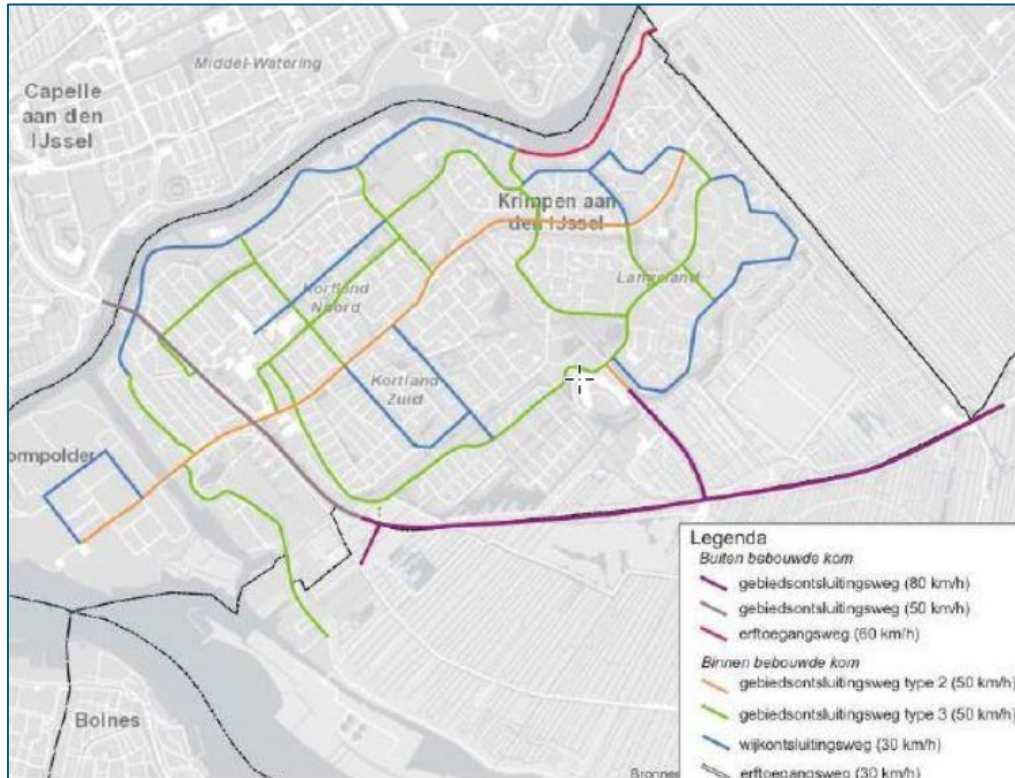
Bijlage 1: Rapporten

- 1) Verkeersafwikkeling op de Algeracorridor, Benutten Optimaliseren, doorrijden, 23 mei 2018
Goudappel
- 2) Algeracorridor, Eindrapportage versie 3.3, Studio Bereikbaar (datum niet bekend);
- 3) Rapportage Verkenning SFR Rotterdam - Krimpenerwaard, Goudappel, november 2019
- 4) Verkeer en vervoervisie Krimpen, Herziening 2020, Goudappel Coffeng, 14 juli 2020
- 5) Verkeersplan Oud-Krimpen, XTNT, definitief 31 augustus 2021
- 6) "Aanleg fietsstraat", Brochure gemeente Krimpen aan den IJssel, augustus 2021.
- 7) Memo geluidssituatie wegverkeerslawaaai nieuwe aansluiting Parallelweg, oktober 2021.
- 8) Inspraakrapport Project "de Grote Kruising", fase 7, 30 november 2021
- 9) Alternatieven Algeracorridor, Oeververbindingen, maart 2022 – concept
- 10) Aangedragen alternatieven/aanpassingen verkeersplan fase 7, 18 juli 2022 [toelichting t.b.v. second opinion beoogde afsluiting Koningin Wilhelminaplein]
- 11) Cocon berekening Grote Kruising, DTV Consultants, 3 august 2022

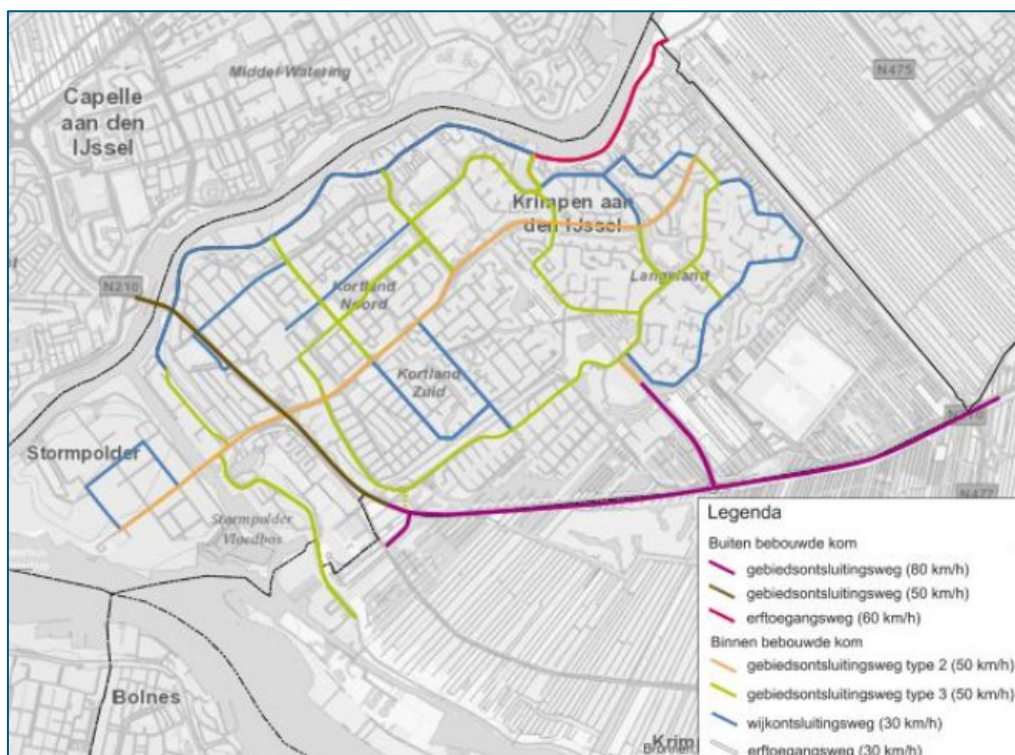
Bijlage 2: Tijdljn voorbereiding Fase 7 Fietsstraat / afsluiting Koningin Wilhelminaplein

- Najaar 2017 Eerste voorbereidingen projectteam reconstructie Grote Kruising
- Mei 2018, Verkeerskundig onderzoek Algeracorridor ,Goudappel Coffeng
- Najaar 2018 Voorkeursbeslissing project De Grote Kruising (fase 1 t/m 7) NB afsluiting Wilhelminaplein was hier geen onderdeel van.
- 2019 Aanbrengen hoogtebeperking in Rotterdamseweg aangezien de afrit ondanks verbodsborden veelvuldig gebruikt worden door vrachtauto's.
- Februari 2019 Eerste concept verkeerskundig (totaal)plan met daarop gewijzigde route nabij Koningin Wilhelminaplein
- Maart 2019-Maart 2020 Proces subsidie aanvraag/verlening - vragen van subsidieverlener m.b.t. Koningin Wilhelminaplein. Waarom niet uitgangspunt om af te sluiten? Vragennota MRDH beantwoord.
- Mei 2019 Eindrapportage Studio Bereikbaar (met op pag. 32 aanbeveling Kon. Wilhelminaplein).
- Mei 2020 Second opinion verkeerssituatie Koningin Wilhelminaplein door XTNT. Afsluiting de beste optie, maar lijkt niet haalbaar voor hulpdiensten en bereikbaarheid van de wijk. Bij nader inzien foutieve aannames naar later blijkt. Aanbevelingen voor aanpassingen van schetsontwerp.
- September 2020 Aanpassing schetsontwerp n.a.v. advies XTNT - fietspad op verhoogd plateau aanleggen. Voor dat moment voldoende beantwoord aan wens van MRDH
- Besluit aanleg fietsstraat tussen Rotterdamseweg - Industrieweg
- Ingebruikname Bushaltes C.G. Roosweg
- 31 augustus 2021; Verkeersplan Oud-Krimpen, XTNT
- September-oktober 2021: Participatie inclusief inspraakrapport met aanpassingen aan ontwerp o.a. inloop bijeenkomst op 4 oktober 2021
- 15 oktober Informatieve raadscommissie. Tegenstanders en voorstanders van de afsluiting Koningin Wilhelminaplein gelegenheid krijgen gelegenheid om de raad toe te spreken. Tegenstanders worden uitgenodigd om alternatieven aan te dragen t.o.v. bestaande plannen. Hiervoor wordt sluitingstermijn bezwaren met een aantal weken verlengd.
- 9 november 2021 Bijeenkomst georganiseerd met enkele 'voor- en tegenstanders' op het verkeersplan. Beoogde aanpassingen toegelicht.
- 30 november 2021; Definitief verkeersbesluit fase 7, Collegebesluit
- 14 januari 2022; Sluitingsdatum bezwaartermijn - 10 ingediende bezwaren op verkeersbesluit
- 14 maart 2022 Hoorzitting commissie bezwaarschriften op 14 maart 2022
- 13 april 2022 Verzending beslissing op bezwaar door college van B&W n.a.v. advies cie. bezwaarschriften - Bezwaar ongegrond verklaard
- Zomer 2022: Herziening van voorgenomen plannen verkeersbesluit fase 7 - nieuwe beoordeling wel/niet afsluiten van Koningin Wilhelminaplein / alternatieven

Bijlage 3: Wegcategorisering Verkeer en vervoervisie en Herziening



Figuur B3 1 Categorisering van wegen uit de Verkeer en vervoervisie 2013 (Bron: Herziening Verkeer en vervoervisie Krimpen aan den IJssel, 2020)



Figuur B3.2. Categorisering wegen, Herziening, Verkeer en vervoervisie Krimpen aan den IJssel, 2020

Bijlage 4: Simulatiestudie in het kader van MIRT Oeververbindingen Algeracorridor

Op dit moment worden simulatiestudies uitgevoerd van de Algeracorridor. Resultaten zijn nog niet (op schrift) beschikbaar maar vanuit de projectorganisatie is laten weten dat uitgaande van intensiteiten voor 2040 (bron v-MRDH versie 2.8) een alternatief¹⁰ uitgaande van de huidige capaciteit van de Algerabrug maar met een extra rijstrook tussen einde wisselstrook op de Algerabrug/Ketensedijk en Capelse Plein en één linksafstrook op het einde van de wisselstrook Krimpen aan de IJssel in het verkeer in de ochtend- en avondspits verwerkt kan worden in de Algeracorridor en specifiek de Grote Kruising.

In document [9] is een schets opgenomen van de Grote Kruising waarbij aan het einde van de wisselstrook er twee opstelstroken linksaf zijn. De simulaties zijn uitgevoerd met deze configuratie maar de projectorganisatie heeft laten weten dat het verkeer (in 2 uur ca. 1.000 mvt) ook met één rijstrook afgewikkeld kan worden. Een configuratie met 1 strook aan het eind van de wisselstrook is ook veiliger aangezien het niet wenselijk (veiligheid) is dat 3 rijstroken richting Krimpen (met veel wevend verkeer o.a. bussen/vrachtwagens die 2 rijstroken naar links moeten opschuiven) worden aangelegd tussen de Grote Kruising en de kruising Nieuwe Tiendweg/Boerhavelaan. De linksaffer van de C.G. Roosweg en de wisselstrook krijgen in de regeling namelijk tegelijkertijd groen.



Figuur B4.1 Variant 1B met twee linksafstroken einde wisselstrook

¹⁰ Naast de investeringen in het wegverkeer noord- en zuid van de Algerabrug wordt ook ingezet op fiets- en ov-maatregelen waaronder specifieke gedragsmaatregelen voor de fiets.