

Verkeer- en vervoervisie Krimpen aan den IJssel

GEZOND, SLIM & VEILIG



Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Krimpen aan den IJssel
Verkeer- en vervoervisie Krimpen aan den IJssel

Kenmerk
Datum publicatie

014609.20230814.R1.08
5 juni 2024

Projectleider Goudappel
Projectteam Goudappel

Jeroen Loijen
Jeroen Loijen, Quin de Maat en Tania Roel Castro

Projectteam opdrachtgever

Mitchell Roks

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 06-03-2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Situatieschets	3
3. Ambities en bouwstenen	10
4. Wensbeelden	14
4.1 Voetganger	15
4.2 Fiets	18
4.3 Openbaar vervoer	21
4.4 Gemotoriseerd verkeer	23
4.5 Parkeren	27
5. Uitvoeringsagenda	31
Bijlage 1 Parkeren	47

Verklarende woordenlijst

<i>begrip</i>	<i>definitie</i>
Bereikbaarheid	Hoeveel moeite het iemand kost om zich te verplaatsen van A naar B. Dit is uit te drukken in afstand, tijd, geld en reismogelijkheden.
Compactheid	Verhouding tussen aantal gebouwen en oppervlakte van een gebied.
Doorstroming	De mate waarin het verkeer doorrijdt.
Elektrificatie	De groei van het aantal elektrisch aangedreven motorvoertuigen in de gemeente.
Erftoegangsweg (ETW)	Wegen die toegang bieden tot woningen, bedrijven, scholen en andere voorzieningen in een gebied met de functie 'verblijven'.
Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	Wegen die grote kernen en belangrijke bestemmingen ontsluiten.
Leefbaarheid	Leefbaarheid gaat over de mate waarin een buurt, wijk, dorp of ander gebied aantrekkelijk en/of geschikt is om te wonen of werken.
MIRT	De Rijksoverheid wil de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland

	bevorderen. Dit doet de overheid door te werken aan grootschalige infrastructurele projecten. Deze projecten zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, kortweg MIRT.
Mobiliteit	Het verplaatsen van mensen en goederen van A naar B.
Modal split	Het aandeel verplaatsingen per vervoerswijze. De manier hoe mensen zich verplaatsen van A naar B.
Respondenten	Mensen die de enquête hebben ingevuld.
Robuustheid	Een robuuste verbinding betekent dat bij een verstoring zoals een ongeluk, de weggebruiker een andere route heeft waardoor extra reistijd beperkt blijft. Hiervoor is het nodig dat niet alleen de snelwegen goed doorstromen, maar dat er ook een goed werkend onderliggend wegennet is.
Stroomweg	Wegen die zijn bedoeld en ingericht voor het snel verwerken van grote stromen doorgaand verkeer.
Verkeersslachtoffer	Bestuurder, passagier of voetganger die bij een verkeersongeval gewond raakt of overlijdt. Deze worden door de Politie geregistreerd.



1. Inleiding

Waarom deze verkeer- en vervoervisie?

Deze verkeer- en vervoervisie beschrijft de visie van gemeente Krimpen aan den IJssel op verkeer. Deze visie draagt eraan bij dat Krimpen aan den IJssel een nog fijnere plek wordt om in te leven voor iedereen. De vorige visie dateert uit 2013 en is (lichtelijk) herzien in 2020. Sinds die tijd is veel veranderd binnen en buiten de gemeente. Verschillende trends en ontwikkelingen over hoe mensen zich verplaatsen beïnvloeden de bereikbaarheid van de gemeente en haar inwoners. Daarnaast is project 'De Grote Kruising' afgerond. Dit was het grootste project van de gemeente sinds de aanleg van de Algerabrug en Hollandsche IJsselkering in de jaren '50 van de vorige eeuw. Ook is in november 2022 het voorkeursalternatief voor de Algeracorridor bestuurlijk vastgesteld ter afsluiting van de verkenningsfase van het MIRT-project Oeververbindingen regio Rotterdam. Dit alles bij elkaar zorgt voor een nieuwe uitgangssituatie ten opzichte van de vorige verkeer- en vervoervisie.

Hoe is deze visie tot stand gekomen?

De visie stelden we op in samenwerking met inwoners en belanghebbenden. Ongeveer 600 inwoners vulden hiervoor een vragenlijst in over verkeer in de gemeente. Een groep bewoners dacht op twee bewonersavonden actief mee over zaken die voor hen belangrijk zijn op het gebied van mobiliteit. Daarnaast voerden we gesprekken met enkele ondernemers. Gedurende het proces is de gemeenteraad een

aantal keer betrokken om mee te denken en richting te geven aan de inhoud van de visie. Voor een integrale blik is een sessie georganiseerd met andere ambtelijke beleidsterreinen (circulariteit, duurzaamheid, economie, openbare ruimte, sociaal domein, veiligheid en wonen). Partners binnen de gemeente (politie, brandweer, RET, ingenieursbureau Krimpenerwaard en Veilig Verkeer Nederland) gaven ook hun bevindingen en aandachtspunten mee. Ten slotte maken we met dit plan een lokale vertaling van regionaal beleid, zoals de Strategische Agenda van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de situatieschets van verkeer in Krimpen aan den IJssel weergegeven: wat kenmerkt de gemeente als het gaat om verkeer? Welke ontwikkelingen zien we? En tot welke aandachtspunten en kansen leidt dat? In het hoofdstuk erna vervolgen we met de ambities en bouwstenen voor de komende periode. In hoofdstuk 4 werken we dit uit naar wensbeelden: hoe willen we dat Krimpen aan den IJssel er uit komt te zien? De visie sluit in hoofdstuk 5 af met de uitvoeringsagenda waarin we de concrete acties voor de komende jaren beschrijven. Alle verzamelde en opgehaalde informatie bundelen we in het achtergronddocument.

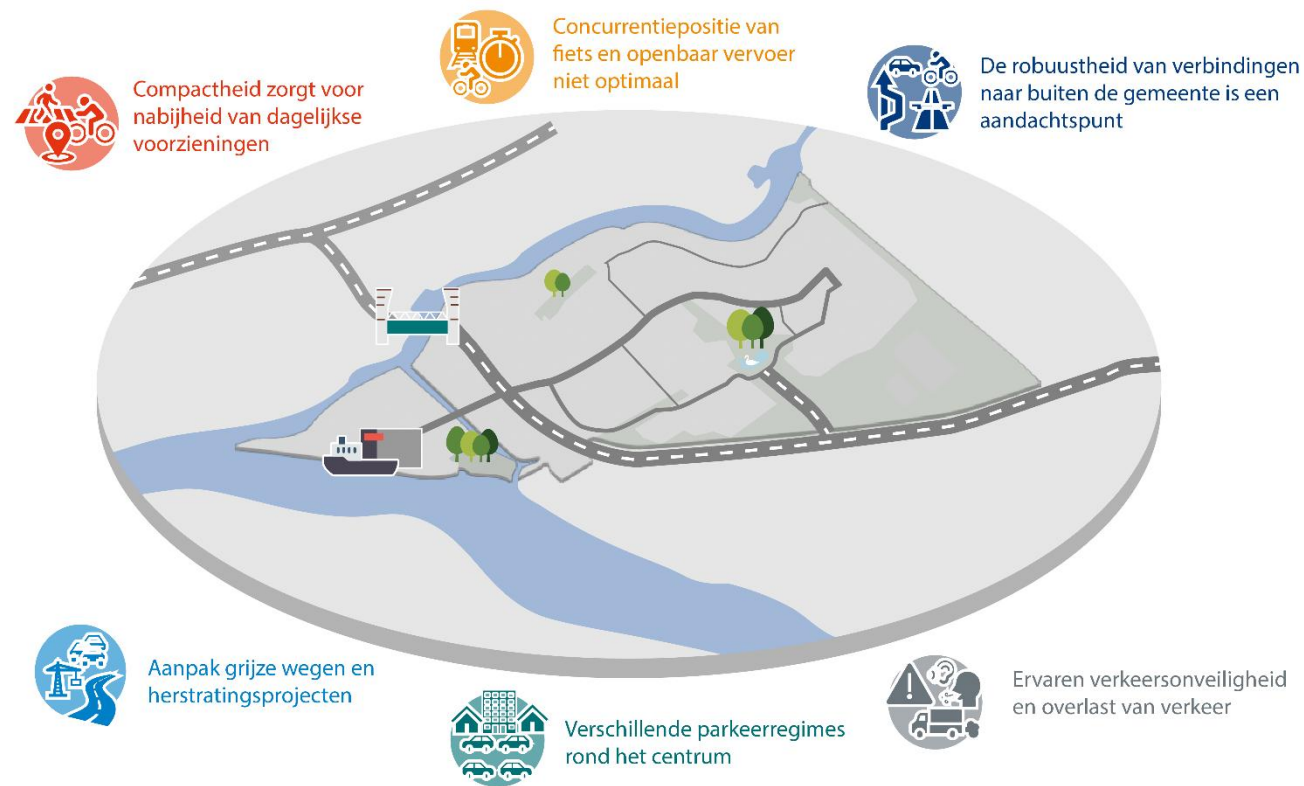


2. Situatieschets

De situatieschets van Krimpen aan den IJssel omschrijft de belangrijkste kenmerken van verkeer in de gemeente in de huidige situatie. De zes kenmerken uit deze situatieschets geven we hiernaast weer en lichten we op de volgende pagina's nader toe.

De situatieschets gaat niet alleen over kenmerken in de huidige situatie, maar ook over mogelijke kansen voor dit nieuwe verkeersplan. De kansen beschrijven we verderop in dit hoofdstuk. De kenmerken en kansen vertalen we in het volgende hoofdstuk naar ambities.

De schets is gebaseerd op een analyse van feiten en cijfers, trends en ontwikkelingen op het vlak van verkeer, analyse van lokaal en regionaal (mobiliteits)beleid en informatie opgehaald onder inwoners, ondernemers en belangengroepen uit Krimpen aan den IJssel. Deze bronnen zijn in het achtergronddocument van deze visie opgenomen.



Compactheid zorgt voor nabijheid van dagelijkse voorzieningen



Krimpen aan den IJssel kenmerkt zich door compactheid. De gemeente bestaat uit één woonkern van ongeveer 2 bij 3 kilometer in omvang die samen met bedrijventerrein Stormpolder vrijwel direct door de gemeentegrenzen is omsloten. De meeste dagelijkse voorzieningen zijn te vinden binnen de gemeente en daardoor in korte nabijheid van de woningen. De afstanden naar deze voorzieningen zijn geschikt om af te leggen per fiets of te voet. In de uitgezette vragenlijst beoordelen inwoners van Krimpen de bereikbaarheid per fiets en de kwaliteit van voetgangers- en fietsvoorzieningen als goed. Krimpenaren zijn voor bepaalde meer stedelijke voorzieningen (zoals ziekenhuizen, bioscopen, of grotere winkels/warenhuizen) genoodzaakt tot verplaatsingen naar buiten Krimpen.

De robuustheid van verbindingen naar buiten de gemeente is een aandachtspunt



Krimpen aan den IJssel is goed bereikbaar per auto. De reistijden naar Capelle aan den IJssel en Rotterdam Oost zijn 5 tot 30 minuten. In 30 tot 45 minuten zijn ook Rotterdam West, Gouda en Dordrecht te bereiken. Krimpen aan den IJssel wordt aan de noord-, west- en zuidzijde omsloten door de Hollandsche IJssel en Nieuwe Maas. De Algerabrug is de enige brugverbinding over deze rivieren waarmee Krimpen aan den IJssel voor auto-, OV- en fietsverkeer met de rest van de Rotterdamse regio is

verbonden. Tijdens een brugopening is geen volwaardig alternatief voor bestemmingen ten noorden en westen van Krimpen aan den IJssel aanwezig. Ook in de onder inwoners verspreide vragenlijst in het kader van het opstellen van deze verkeer- en vervoervisie komt de bereikbaarheid van de auto tussen Krimpen en omliggende steden naar voren als aandachtspunt. De Waterbus richting Rotterdam en Dordrecht of verder weggelegen veerponten vormen het enige alternatief. De robuustheid van de verbindingen naar bestemmingen ten noorden en westen van Krimpen is daarmee een aandachtspunt.

Dit is echter een gegeven gelet op het besluit in het kader van het BO MIRT Oeververbindingen¹ waarin is afgesproken om de capaciteit van de Algerabrug beter te benutten. Wel zijn de brugopeningen voorspelbaarder gemaakt door de brug niet te openen tijdens de spits en daarbuiten op vaste tijdstippen voor de recreatievaart (20 minuten over het hele uur) en openingstijden te verkorten door gelijktijdige doorvaart uit beide richtingen.

¹ Op 10 november 2022 is in een Bestuurlijk Overleg (BO) het voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam vastgesteld. Op de Algeracorridor (N210) worden verkeersknelpunten

opgelost door kruisingen anders in te richten en de capaciteit van de Algerabrug beter te benutten.

Concurrentiepositie van fiets en openbaar vervoer niet optimaal



Voor verplaatsingen van en naar Krimpen is de concurrentiepositie van fiets en openbaar vervoer als alternatief voor (korte) autoritten nog niet optimaal. Om bij de metro en trein te komen moeten inwoners allereerst de bus richting Capelsebrug nemen. Fietsroutes naar Rotterdam en Capelle aan den IJssel zijn niet altijd direct, doordat inwoners via de Algerabrug moeten fietsen. De elektrische fiets biedt grote potentie als het gaat om verplaatsingen naar buiten de gemeente zoals naar Capelle aan den IJssel en Rotterdam. Het openbaar vervoernetwerk is voor veel bestemmingen buiten Krimpen aan den IJssel te weinig direct en frequent om een aantrekkelijk alternatief voor de auto te vormen. In spitsuren is de auto vaak (veel) sneller dan het openbaar vervoer, ondanks vertragingen op het wegennet. Binnen Krimpen aan den IJssel is de fiets op de kortere afstanden in reistijd vaak een goed alternatief voor de auto.

Ervaren verkeersonveiligheid en overlast van verkeer



Uit de uitgezette vragenlijst en bewonersavonden komt naar voren dat relatief veel inwoners verkeersonveilige situaties en op meerdere locaties overlast van verkeer ervaren. Het gaat om gereden snelheden, ervaren verkeersonveiligheid en ervaren overlast van fijnstof langs wegen met hoge intensiteiten. Uit de geregistreerde verkeersongevallencijfers en snelheidsmetingen blijkt dat niet. In Krimpen aan den IJssel vinden gemiddeld minder ongevallen plaats dan in andere gemeenten uit de regio. Op meerdere trajecten wordt regelmatig harder gereden dan toegestaan, zoals Ouverturelaan en IJsseldijk. Op enkele kruispunten met de Burgemeester Aalberslaan en Groenendaal vonden de afgelopen jaren meerdere ongevallen plaats.

Aanpak grijze wegen en herstratingsprojecten



Verschillende wegen in Krimpen aan den IJssel zijn de afgelopen tien jaar heringericht. Herstrating is frequent noodzakelijk in verband met de zachte bodem waarop Krimpen aan den IJssel is gebouwd. Dit is ook het moment om wegen van een vernieuwd wegontwerp te voorzien.

Leidraad hiervoor is het wegcategoriseringsplan. Wegen met zowel een verkeers- als verblijfsfunctie en die niet zijn ingericht naar een bepaalde wegcategorie zijn zogeheten 'grijze wegen'. Een voorbeeld hiervan is de Olympiade, waar momenteel een maximumsnelheid van 50 km/u geldt. Hier steken voetgangers over, fietsen inwoners naar het winkelcentrum, rijden vrachtwagens en rijdt autoverkeer. De gemeente grijpt herstratingsprojecten aan om wegen op die momenten anders in te richten conform de wegcategorisering uit het verkeer- en vervoerplan.

Verschillende parkeerregimes rond het centrum



Net als op andere plaatsen in Nederland wordt ook in Krimpen verdicht: meer inwoners zullen gebruik moeten gaan maken van dezelfde ruimte. Toenemende inwoneraantallen en meer autobezit verhogen de parkeerdruk in de openbare ruimte. In de eerste plaats vooral rondom de drukste locaties, zoals winkelcentra Crimpenhof en De Korf. Op dit moment is in een deel van het gebied rondom het centrum een blauwe zone aanwezig waar een maximale parkeerduur van drie uur geldt. Daarnaast zijn sommige parkeerplaatsen aangewezen voor vergunninghouders. In de rest van Krimpen aan den IJssel is geen sprake van parkeerregulering.

In de figuur hiernaast geven we de kansen weer voor Krimpen aan den IJssel die uit de situatieschets naar voren komen. Deze lichten we op de volgende pagina's nader toe.

KANSEN



Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u en fietsstraten



De landelijke ontwikkeling van het nieuwe wegtype gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30) is voor Krimpen aan den IJssel interessant. Het is een mogelijkheid om met grijze wegen om te gaan en zowel de doorstroming op peil te houden als het creëren van een verkeersveilige en aantrekkelijke weg. Een GOW30 is verkeersveiliger dan een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW50). Naast GOW30 kunnen straten met autoverkeer en bepaalde fietsintensiteiten worden ingericht als fietsstraat. Ten aanzien van herinrichting van straten naar bijvoorbeeld wegprofiel GOW30 en fietsstraten kan werk-met-werk worden gemaakt in het kader van herstratings- en rioleringsplannen. Tegelijkertijd kan bij herinrichting een aantrekkelijke buitenruimte worden gecreëerd.

Inzet op actieve mobiliteit voor een gezonder Krimpen



Door de compactheid van Krimpen aan den IJssel zijn de meeste dagelijkse voorzieningen binnen korte loop- en fietsafstand bereikbaar. Deze nabijheid biedt kansen om te werken aan een gezondere leefomgeving in Krimpen aan den IJssel, door sterke inzet op actieve mobiliteit. Zowel voor verplaatsingen binnen Krimpen aan den IJssel over de voetgangers- en fietsvoorzieningen die door inwoners in de vragenlijst goed zijn beoordeeld. Als ook naar buiten Krimpen waar provincie en regio hard werken aan hoogwaardige doorfietsroutes. Hierdoor neemt de potentie van de elektrische fiets toe en wordt de fiets meer concurrerend met verplaatsingen per auto of openbaar vervoer. De Waterbus doet Krimpen aan den IJssel aan in de Stormpolder. Vanuit daar is het dertig minuten naar de Erasmusbrug in Rotterdam. Dit is voor fietsers en voetgangers

een mooie verbinding, echter deze verbinding wordt nog onvoldoende benut. Het aantal reizigers nam de laatste tijd al toe.

Inzetten op duurzame mobiliteit



Schoon, stil en energiezuinig vervoer en een klimaatadaptieve weginrichting bieden de kans om bij te dragen aan een Krimpen aan den IJssel waar mensen prettig wonen, werken en verblijven. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol in het verlagen van CO₂-uitstoot en draagt tegelijkertijd bij aan een gezonde leefomgeving en verkeersveiligheid. Actief inzetten op het faciliteren van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen van inwoners en ondernemers is een kans voor de verschoning van mobiliteit. Hetzelfde geldt voor het faciliteren van deelauto's, bijvoorbeeld als vervanging van een tweede auto. Meer verplaatsingen te voet of per fiets draagt bij aan een prettige leefomgeving die schoon, en daarmee gezond is.

Parkeerbeleid waar nodig aanscherpen



Deze nieuwe verkeer- en vervoervisie biedt de mogelijkheid om aan de slag te gaan met parkeerbeleid. Er is behoefte aan een set uitgangspunten om weloverwogen tot beslissingen te komen hoe om te gaan met de verschillende parkeersituaties, bijvoorbeeld rondom (winkel)centra en bij nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast kan ter bevordering van actieve mobiliteit ook fietsparkeren een plek krijgen. Een aangescherpt parkeerbeleid draagt ook bij aan verduurzamingsambities.

Centrumontwikkeling



De gemeente heeft plannen voor de ontwikkeling van het Hart van Krimpen, waarmee het Raadhuisplein een bruisende plek moet worden voor inwoners om te winkelen, uit te gaan en evenementen te beleven. Dit is een kans om lopen en fietsen prioriteit te geven in en rondom het centrum. Plannen voor transformatie bieden kansen voor een autoluwe verkeerssituatie en een aantrekkelijke verblijfsruimte.



3. Ambities en bouwstenen

Wij zetten de komende jaren in op een **GEZOND**, **SLIM** en **VEILIG** mobiliteitssysteem in Krimpen aan den IJssel. Deze drie ambities staan centraal bij alles wat we doen als gemeente op het gebied van verkeer. Zo maken we een prettige omgeving om te wonen, werken en leven voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers. We hebben de situatieschets van het vorige hoofdstuk vertaald naar de drie ambities.

GEZOND

GEZOND betekent dat we werken aan een gezonde leefomgeving met duurzame mobiliteit. Lopen en fietsen zijn het meest voor de hand liggende startpunt om een gezondere leefomgeving te maken. Daarbij is aandacht voor de toegankelijkheid van voetgangers- en fietsvoorzieningen en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. Daarnaast zetten we in op verschoning van mobiliteit en klimaatadaptieve en circulaire inrichting van de openbare ruimte. De inzet op 'gezond' is uitgewerkt in 3 bouwstenen.

Bouwsteen 1: Actieve mobiliteit

- We zetten verder in op lopen en fietsen, omdat deze actieve vormen van mobiliteit bijdragen aan een gezonde en duurzame leefomgeving.

Bouwsteen 2: Duurzame mobiliteit

- We versnellen de verschoning van al het verkeer in de gemeente om een gezonde en duurzame leefomgeving mogelijk te maken;
- We blijven openstaan voor initiatieven van deelmobiliteit die toegevoegde waarde hebben.

Bouwsteen 3: Duurzame en circulaire inrichting openbare ruimte

- We houden nadrukkelijk rekening met klimaatadaptiviteit en circulariteit in verkeersplannen;
- We grijpen de centrumontwikkeling aan als kans voor verdere inzet op duurzame mobiliteit.

SLIM

SLIM betekent zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte en bereikbaarheid. Krimpen aan den IJssel is een compacte gemeente waar alle voorzieningen binnen fietsbare afstand liggen, maar ook waar ruimte schaars is. Dit vereist de komende jaren slim kiezen en prioriteren in ruimtegebruik en bereikbaarheid. Naast andere functies die ruimte vragen betekent dit voor verkeer een optimale balans vinden tussen lopen, fietsen, openbaar vervoer en auto. Vanuit deze ambitie werken we daarom aan het verbeteren van de netwerken binnen Krimpen aan den IJssel en verbindingen met de regio. Om de verschillende vervoerswijzen voldoende ruimte te bieden is op sommige locaties ontvlechting en verknoping van onze netwerken nodig. We geven hierin prioriteit aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (inclusief vervoer over water). Dit is uitgewerkt in de volgende 3 bouwstenen.

Bouwsteen 4: Slim kiezen en prioriteren in netwerk

- We geven prioriteit aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (inclusief vervoer over water), omdat we een Krimpen zien dat verdicht en het verkeer daardoor groeit. Deze groei vangen we op door te prioriteren in netwerkkeuzes;
- We streven naar aantrekkelijke routes voor voetgangers en fietsers naar voorzieningen en ov-haltes (inclusief fietsparkeren).

Bouwsteen 5: Ontvlechting en verknoping van netwerken

- We zetten in op 'het juiste verkeer op de juiste herkenbare route': waar nodig ontvlechten en verknopen we netwerken voor voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto om conflicten te voorkomen. We sluiten lokale fietsroutes naadloos aan op regionale fietsroutes (verknopen). We maken inrichtingskeuzes om sluipverkeer tegen te gaan (ontvlechten);
- We vernieuwen de netwerken voor alle type vervoer op basis van de meest recente inzichten over wegcategorisering.

Bouwsteen 6: Verbinding met de regio versterken

- Samen met de regio voeren we de maatregelen uit van het project Algeracorridor om de doorstroming van en naar Krimpen te verbeteren;
- Samen met de regio verkennen we een extra langzaam verkeerverbinding naar Capelle aan den IJssel om de fietspotentie beter te benutten;
- Samen met de regio bevorderen we het gebruik van het openbaar vervoer en willen we de potentie van de Waterbus beter benutten.

VEILIG

VEILIG betekent een gemeente waar alle bewoners en bezoekers zich veilig kunnen verplaatsen en waar ze zich ook veilig voelen. Zowel objectieve als subjectieve verkeersveiligheid staan centraal bij de keuzes die we maken. Deze ambitie is uitgewerkt in de volgende 3 bouwstenen.

Bouwsteen 7: Verbeteren verkeersveiligheid

- We zetten verder in op een risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak: op basis van risicofactoren analyseren we oorzaken en bepalen we maatregelen voor de meest verkeersonveilige locaties en trajecten. Voor deze locaties en trajecten is in het achtergronddocument een lijst met de 10 meest onveilige trajecten en kruispunten opgesteld. Deze inzichten gebruiken we ook om het uitvoeringsprogramma op te stellen. We versterken de aanpak met een datagedreven werkwijze als het gaat om signalering en monitoring. Daarnaast monitoren we de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer dat via de wisselstrook samenkomt met het overige verkeer Krimpen in;
- We hanteren prioriteit voor voetgangers en fietsers als uitgangspunt op routes naar scholen en veelgebruikte voorzieningen;
- We maken voor voetgangers en fietsers geloofwaardige en uniforme voorrangssituaties op kruispunten en rotondes met nadrukkelijke aandacht voor schoolzones, zorgzones en centrumzones.

Bouwsteen 8: Stimuleren goed gedrag: weginrichting en bewustwording

- We introduceren de landelijk nieuwe wegcategory gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Deze category biedt meer ruimte om een balans te vinden in het combineren van de verkeers-, woon- en verblijfsfunctie op een weg. We gebruiken hiervoor het principe '30 km/u tenzij' binnen de bebouwde kom. We behouden alleen een maximumsnelheid van 50 km/u als vrijliggende fietspaden mogelijk zijn en oversteken veilig is;
- We streven naar een uniforme en herkenbare weginrichting voor alle verkeersdeelnemers om subjectieve en objectieve verkeersveiligheid te verbeteren;
- We zetten in op bewustwordingscampagnes om goed verkeersgedrag te stimuleren en verkeersoverlast tegen te gaan;
- Wij zorgen dat bij herstratingsprojecten in toekomstige 30 km/u-zones de weginrichting dermate juist is, dat de geldende snelheid van 30 km/u niet geïnterpreteerd kan worden als zijnde 50 km/u;
- Als na klachten van omwonenden en/of uit verkeerkundig onderzoek blijkt, dat inmiddels heringerichte straten niet aan bovenstaande eisen voldoen, alsnog maatregelen te nemen, zoals handhaving, fysieke maatregelen en gedragsbeïnvloeding;
- We beschouwen goed verkeersgedrag en de weginrichting als beginstuk en handhaving als sluitstuk.

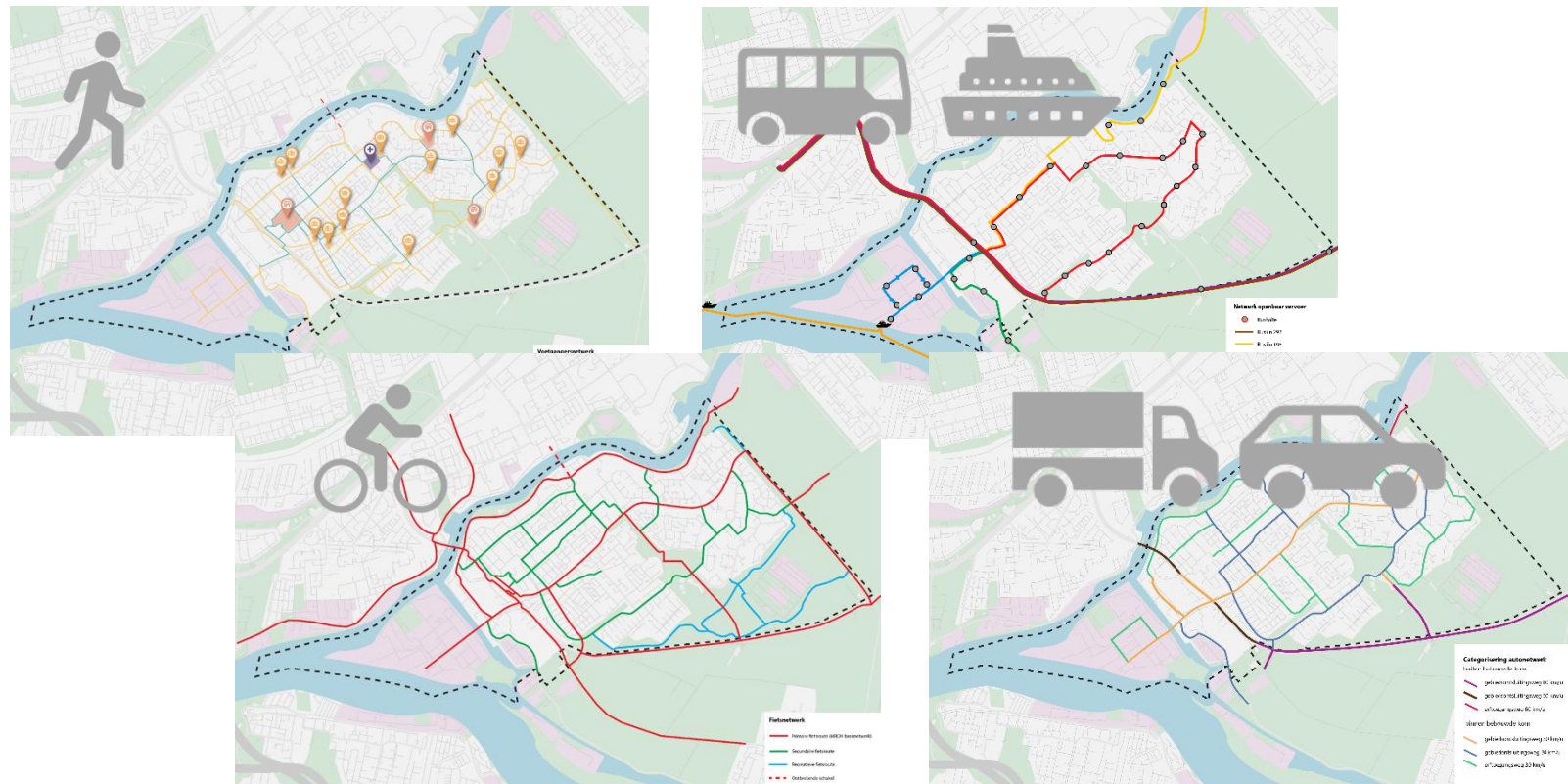
Bouwsteen 9: Mobiliteit voor iedereen toegankelijk houden

- We zijn een inclusief Krimpen aan den IJssel. We zorgen dat voetganger- en fietsvoorzieningen en ov-haltes toegankelijk zijn. Ook voor slechtienden en mindervaliden. Iedereen kan en mag meedoen.



4. Wensbeelden

De wensbeelden scheppen het kader voor de mobiliteitsaanpak in de gemeente Krimpen aan den IJssel tot 2040. Het wensbeeld mobiliteit 2040 bestaat uit netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. En daarnaast uit een wensbeeld, specifiek voor parkeren.



4.1 Voetganger

Deze verkeer- en vervoervisie van Krimpen aan den IJssel bevat voor het eerst een voetgangersnetwerk. Hieruit spreekt het belang dat we hechten aan ruimte voor de voetganger. Zoals eerder beschreven staat lopen en fietsen centraal in deze visie. Daarom zetten we in op een toegankelijk en veilig netwerk voor de voetganger. Dit netwerk is samengesteld door locaties van veelgebruikte voorzieningen in Krimpen met elkaar te verbinden en te kijken naar hoe deze voorzieningen vanuit onze woonwijken te voet bereikbaar zouden moeten zijn. Voorbeelden van veelgebruikte voorzieningen zijn: ov-haltes, zorginstellingen, scholen, gemeentehuis, sportlocaties en winkels.

Op basis hiervan is een voetgangersnetwerk samengesteld bestaande uit twee niveaus: het basis- en plusnetwerk. De afbeeldingen geven een indicatie van de functie- en kwaliteitseisen die we stellen aan deze twee niveaus. Het basisnetwerk loopt door heel de gemeente en bevat logische voetgangersverbindingen door alle woonwijken. De eisen voor het basisnetwerk stellen dat de omgeving beloopbaar, toegankelijk en begrijpelijk moet zijn voor iedereen. Het basisnetwerk stelt elke Krimpenaar in staat om op het plusnetwerk te komen vanuit de eigen woning. Het plusnetwerk verbindt centrum, zorg- en schoolzones met elkaar op een comfortabele, direct, veilige en voor iedereen toegankelijke manier. De eisen voor het plusnetwerk zijn hoger dan die voor het basisnetwerk.

BASISNETWERK



Onderhoud op peil
Vlak en voldoende stroef voetpad



Zo veel mogelijk obstakelvrij
Fietsen, paaltjes, overhangend groen, prullenbakken staan niet in de weg

Breedte voetpad is voldoende



minimaal 1.80 m

PLUSNETWERK



Voorzieningen mindervaliden en goede oversteekbaarheid
Verlaagde trottoirbanden, geleidelijnen en zebrapaden op drukke locaties



Voldoende rustpunten en verlichting

Bankjes langs de route en 's avonds goed verlicht

Breedte voetpad is comfortabel



tussen 2.20 en 3.20 m

Naast de basis- en plusroutes onderscheiden we drie verschillende zones: centrum-, school- en zorgzones. Binnen deze zones rondom belangrijke voorzieningen staat de voetganger op één en is weinig tot geen menging met fiets- en gemotoriseerd verkeer het uitgangspunt.

In centrumzones staat verblijven in de openbare ruimte centraal. Deze zone moet voor iedereen toegankelijk zijn. Mensen verplaatsen zich in deze zone met een ander doel dan zo snel mogelijk van A naar B reizen. De centrumzones zijn bij winkelcentra De Crimpenhof, De Korf en De Olm. Schoolzones richten we in vanuit het perspectief van een kind. De snelheid van het overige verkeer op oversteeklocaties moet zo laag mogelijk zijn. We streven naar herkenbare schoolzones voor alle schoollocaties, zodanig dat Krimpenaren weten dat ze zich in de omgeving van een school bevinden. De zorgzone bevindt zich rondom het gezondheidscentrum. In deze zone hebben we specifiek aandacht voor kwetsbare doelgroepen. De inrichting van de openbare ruimte is inclusief en dat betekent dat deze voor iedereen toegankelijk moet zijn, inclusief mindervaliden, zodat alle inwoners zich veilig kunnen verplaatsen.

Het voetgangersnetwerk dat in deze visie is opgenomen laat zien dat we ruimte willen bieden aan de voetganger. Op alle routes in het netwerk zijn momenteel al voetpaden aanwezig. Dit betekent dat geen hele nieuwe routes worden aangelegd. De enige ontbrekende schakel in het voetgangersnetwerk is een tweede verbinding voor voetgangers (en fietsers) naar Capelle aan den IJssel over de Hollandsche IJssel.

De beschreven eisen vormen het uitgangspunt wanneer we aan de slag gaan met onderhoud bij herstrating van wegen waar voetpaden zijn. Enkele keren per jaar ontvangen we een verzoek voor het plaatsen van een zebrapad. Goedkeuring van deze verzoeken blijft maatwerk, maar beschouwen we voortaan vanuit de ligging in het voetgangersnetwerk. Een voorbeeld hiervan is een aanvraag voor een zebrapad bij winkelcentrum De Korf om de Olympiade (onderdeel plusnetwerk) over te steken naar het parkeerterrein.



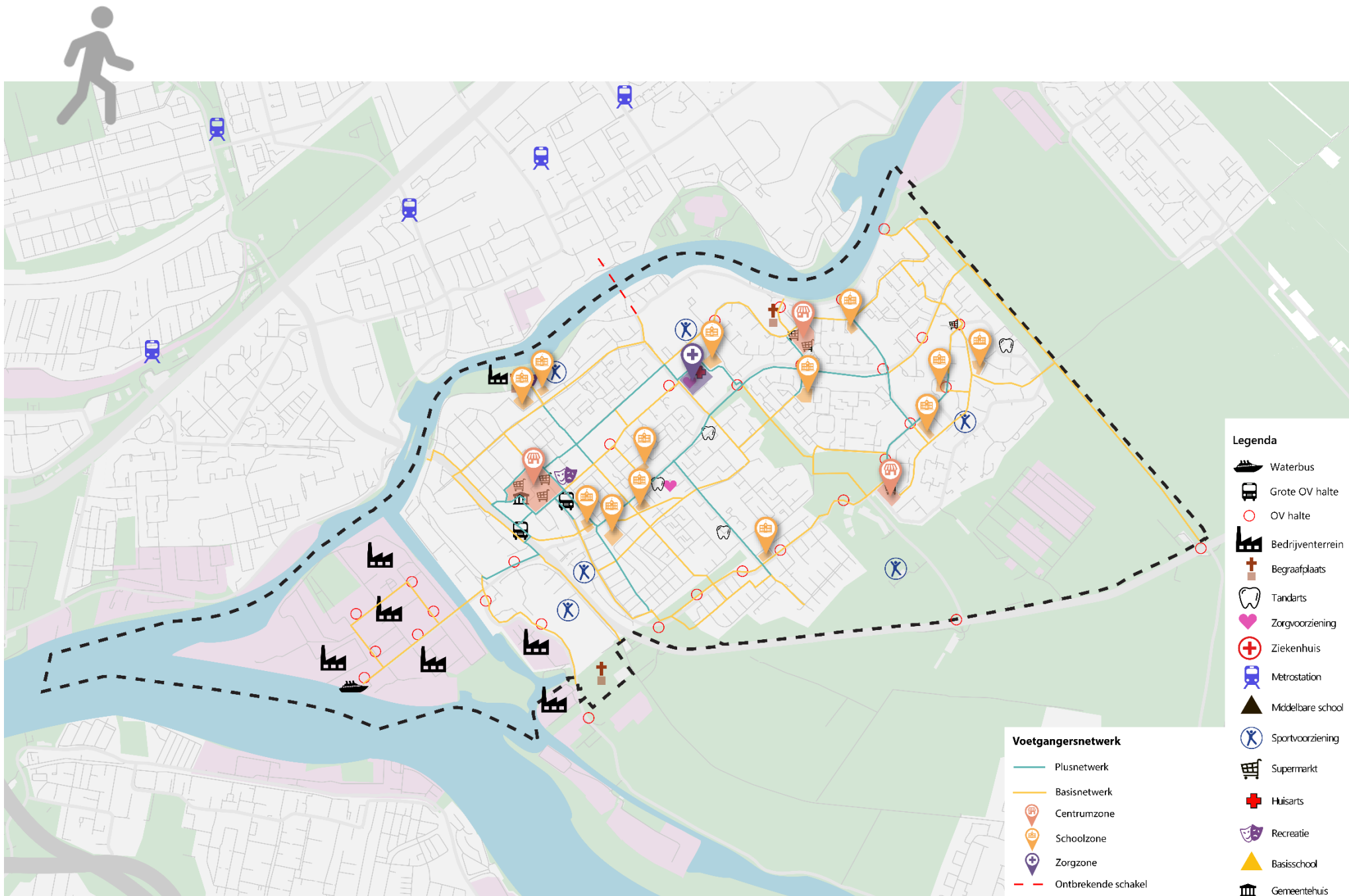
Centrumzone



Schoolzone



Zorgzone



4.2 Fiets

Krimpen aan den IJssel wil dat veelgebruikte voorzieningen in de gemeente en omgeving per fiets via een kwalitatief goed fietsnetwerk bereikbaar zijn. Het fietsnetwerk hebben we samengesteld met het bestaande netwerk als basis. Hierna hebben we locaties van veelgebruikte voorzieningen in Krimpen op de kaart gezet en gekeken hoe deze voorzieningen per fiets verbonden zijn en/of zouden moeten zijn. Het fietsnetwerk is zodanig samengesteld dat zo min mogelijk conflicten ontstaan met gemotoriseerd verkeer. Het wensbeeld maakt onderscheid in drie typen routes met bijbehorende eisen:

- Primaire fietsroute;
- Secundaire fietsroute;
- Recreatieve fietsroute.

Primaire fietsroutes (onderdeel van MRDH-basisnetwerk)

Deze fietsroutes faciliteren grote fietsstromen op lokale en regionale schaal met brede fietspaden in de voorrang. Niet gemengd met autoverkeer of met auto te gast als de intensiteiten dat toelaten. Dit betreft de fietsroutes langs/over de Nieuwe Tiendweg, Vincent van Goghlaan, Buys Ballotsingel, IJsseldijk, Parallelweg, Lekdijk, Krimpenerbosweg, Landszoom Zuid en N210 richting Capelle aan den IJssel en Krimpenerwaard.

PRIMAIR	SECUNDAIR	RECREATIEF
		
Vrijliggende fietspaden Fietser heeft voorrang op het overige verkeer. Routes voorzien van rode asfaltverharding	Gemengd verkeer Als route over erftoegangsweg (ETW) gaat. Hier gelden reguliere voorrangregels	Aantrekkelijke omgeving Route door het groen
		
Fietsstraat Bij fietsintensiteit > 2.000 fiets/etmaal en intensiteiten gemotoriseerd verkeer < 2.500 mvt/etm kan een fietsstraat worden toegepast. De auto is hier te gast	Fietsstroken of vrijliggende fietspaden Als route over gebiedsontsluitingsweg (GOW) gaat. Bij GOW 50 km/u zijn vrijliggende fietspaden nodig en bij GOW 30 km/u zijn fietsstroken voldoende	Een ommetje op de fiets Een fietstocht door de polders van de Krimpenerwaard start in de groene oase aan de zuidoostzijde van Krimpen aan den IJssel
Minimale breedte ↔	Minimale breedte ↔	Gewenste breedte ↔
Vrijliggend (1-richting): 2.50 m Vrijliggend (2-richting): 3.50 m ideaal 4.00 m Fietsstraat (2-richting): 4.00 m	Vrijliggend (1-richting): 2.00 m ideaal 2.50 m Vrijliggend (2-richting): 3.50 m Fietsstrook (1-richting): 2.00 m	Vrijliggend (1-richting): 2.00 m Vrijliggend (2-richting): 3.00 m

Secundaire fietsroutes

Secundaire routes verbinden de belangrijke voorzieningen binnen de gemeente en vormen de toegang tot het primaire netwerk. Deze fietsroutes zijn gemengd met gemotoriseerd verkeer bij 30 km/u of met auto te gast als de intensiteiten dat toelaten. Bij menging met autoverkeer op een gebiedsontsluitingsweg passen we fietsvoorzieningen toe: fietsstroken of vrijliggend fietspad. Dit betreft de fietsroutes langs/over de Parkzoom, Lekdijk, W.M. Blomsingel, Van Ostadelaan, Ouverturelaan, Olympiade, Moderato, Burgemeester Aalberslaan, Nachtegaalstraat, Middenwetering, Orchidee en Hyacint.

Recreatieve fietsroutes

De recreatieve routes bieden Krimpenaren de mogelijkheid om door een aantrekkelijke omgeving een ommetje te maken op de fiets. Dit betreffen meerdere fietsroutes door het groen aan de noord-, zuid- en zuidoostkant van de kern.

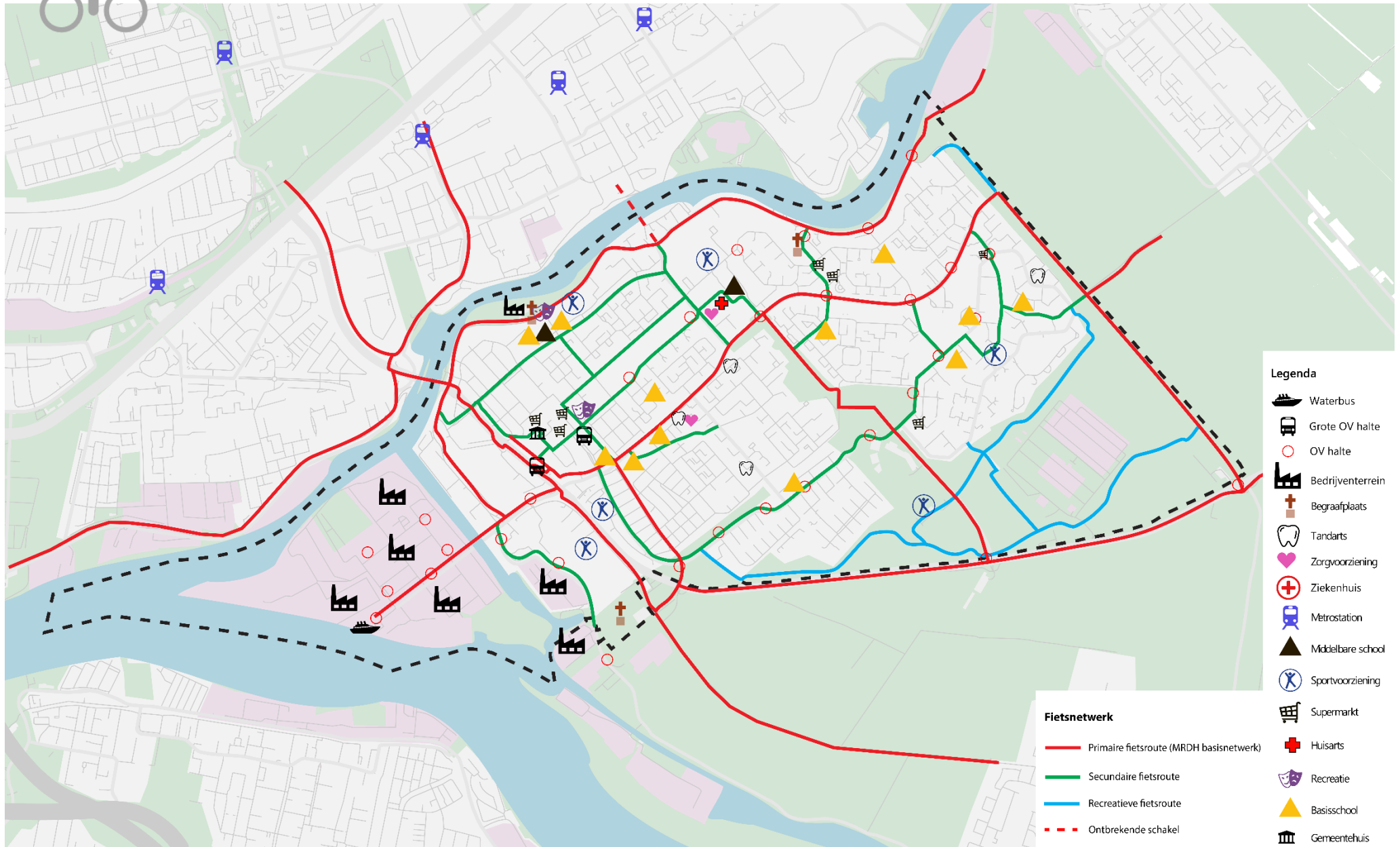
De meeste fietsroutes in Krimpen zijn al voorzien van fietsvoorzieningen (vrijliggende fietspaden of fietsstroken). Het wensbeeld betekent niet dat hele nieuwe routes worden aangelegd. Bij onderhoud voorzien we fietsroutes van de juiste soort fietsvoorziening en de beschreven eisen omtrent breedte. We maken fietspaden breder en sluiten daarmee aan bij de meest recente richtlijnen van het CROW.

Om te komen tot realisatie van het wensbeeld gaan we voor de gehele IJsseldijk in Krimpen een nieuw verkeerskundig ontwerp maken. Waarbij de auto te gast is en meer ruimte komt voor fietsers. Momenteel zijn fietsvoorzieningen hier slecht herkenbaar, smal en/of niet aanwezig. Daarnaast willen we meer ruimte creëren voor fietsers langs het

Middenweteringpark. Fietsers maken momenteel gebruik van Parkzoom en Middenwetering. Op beide wegen is de auto ook prominent aanwezig, terwijl de Parkzoom en Middenwetering parallel aan elkaar lopen. Om fietsers van en naar het centrum meer ruimte te geven werken we aan een afwaardering van de Middenwetering naar gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. De wijze waarop dit verkeerskundig wordt ingepast op wegvak- en kruispuntniveau is een ontwerpogave in het uitvoeringsprogramma. We nemen hierin de inrichting van de verkeersonveilige kruispunten met de Aalberslaan en Groenendaal mee.

De enige ontbrekende schakel in het fietsnetwerk is een tweede verbinding voor fietsers (en voetgangers) naar Capelle aan den IJssel over de Hollandsche IJssel. Samen met regiopartners starten we een verkenning naar deze verbinding.

Bij bestemmingen moeten fietsers veilig hun fiets kunnen stallen. Bij voorzieningen zoals winkelcentra, OV-haltes of scholen is het wenselijk om goede fietsenstallingen te creëren. Bijvoorbeeld bij de Crimpenhof zijn nog niet bij alle ingangen parkeervoorzieningen te vinden.



4.3 Openbaar vervoer

Een goed openbaar vervoersysteem draagt bij aan een bereikbaar, leefbaar en inclusief Krimpen aan den IJssel. Om het gebruik van de bus zo aantrekkelijk mogelijk te maken, breiden we de gemeentelijke regeling voor gratis openbaar vervoer uit.

Elke Krimpenaar heeft een bushalte op loopafstand vanaf huis, te bereiken via een plus- of basisroute van het voetgangersnetwerk. Deze haltes zijn toegankelijk voor mindervaliden en daarom voorzien van verhoogde trottoirbanden en geleidelijnen. De meeste haltes in Krimpen zijn hiervan al voorzien, zoals bijvoorbeeld halte Raadhuisplein. Enkele haltes zijn nog niet op deze wijze toegankelijk voor mindervaliden en slechtzienden. Het gaat hier om de haltes Waardhuis, De Korf, Wilhelminahoeve, Breekade, Van der Giessenweg en Stormsweg.

Sommige bushaltes zijn aantrekkelijk om naar toe te fietsen en daar op de bus te stappen. Een voorbeeld hiervan is de bushalte Krimpen Centrum bij de Grote Kruising. We zorgen voor voldoende stallingscapaciteit om de fiets hier te kunnen stallen.

We zien potentie in het gebruik van de Waterbus naar bestemmingen in de regio. De Waterbus is een snel alternatief voor de verbinding tussen Krimpen en het centrum van Rotterdam. Echter is de frequentie te laag om concurrerend in reistijd met de auto te kunnen zijn. We willen de potentie van de Waterbus beter benutten.

BUS

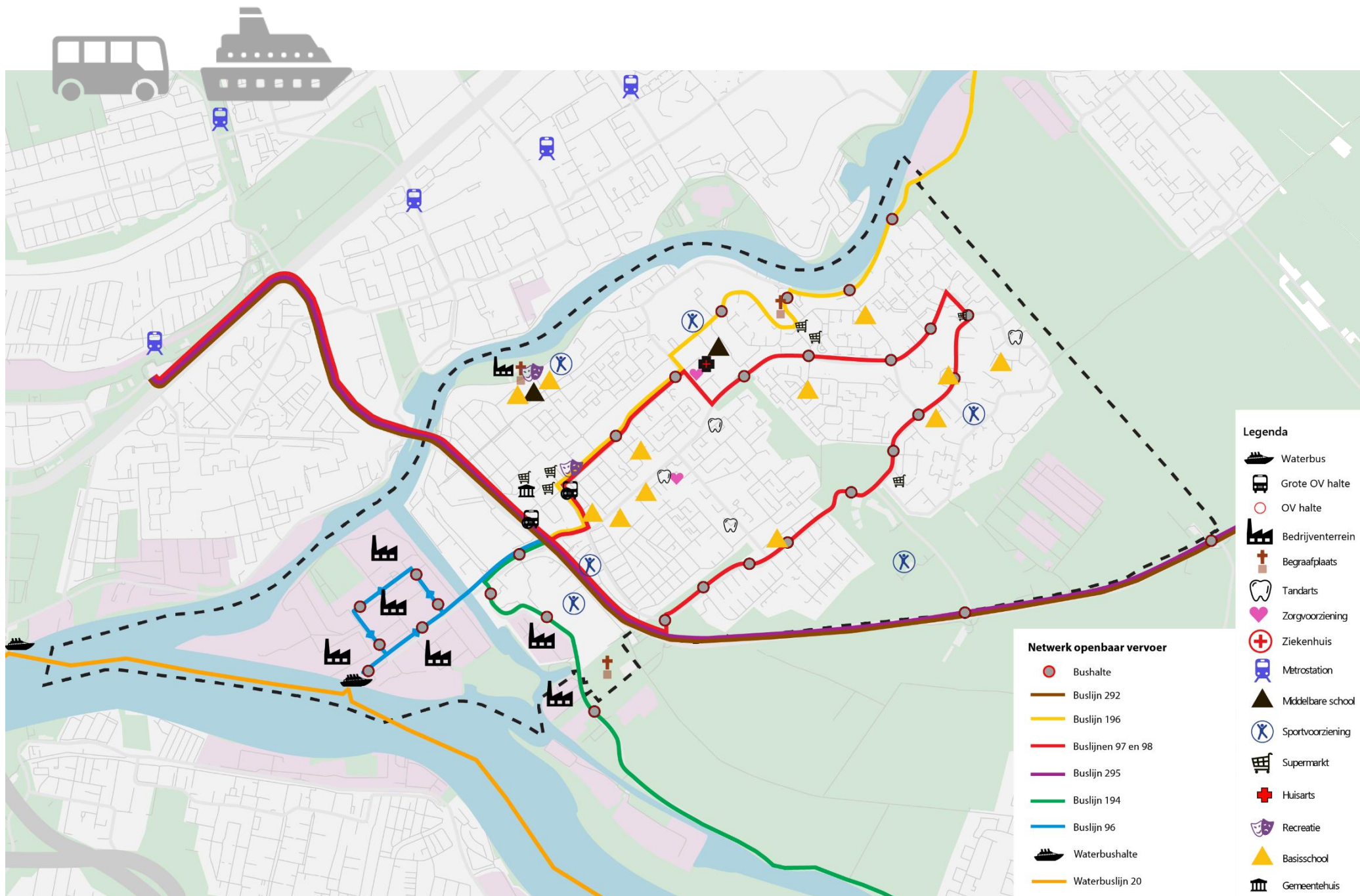
Stad- en streekvervoer
Binnen Krimpen aan den IJssel
en richting Capelsebrug,
Krimpernerwaard, Gouda en
Utrecht



WATERBUS

Vervoer over water
Richting Rivium, Rotterdam,
Ridderkerk en Dordrecht





4.4 Gemotoriseerd verkeer

We richten onze wegen in volgens de landelijke visie Duurzaam Veilig, zowel binnen de bebouwde kom (BIBEKO) als buiten de bebouwde kom (BUBEKO). Hierin onderscheiden we drie categorieën wegen:

- Stroomweg (STW);
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW);
- Erftoegangsweg (ETW).

In het wensbeeld komen deze categorieën samen in het netwerk voor gemotoriseerd verkeer. Het wensbeeld geeft de beoogde categorie per weg weer. Dat betekent voor verschillende wegen een verandering. We realiseren het wensbeeld zoveel als mogelijk door wegen bij herstratingsprojecten in te richten volgens de nieuwe wegcategorie. Dit omdat het onze voorkeur heeft om de verandering plaats te laten vinden met een geloofwaardige weginrichting.

Stroomweg (STW)

Binnen en buiten de bebouwde kom van Krimpen zijn geen stroomwegen.

BIBEKO



GOW50

Ca. 8.000
mvt/etm



GOW30

Ca. 4.000
mvt/etm



ETW30

Ca. 1.000
mvt/etm



ERF15

Vrijliggende fietspaden, asfalt, in de voorrang, geen snelheidsremmers, oversteken bij kruispunten, bij voorkeur geen parkeren

Fietsstrook of fietspad, bij voorkeur deels klinkers, in de voorrang, snelheidsremmers op kruispunten, oversteken bij kruispunten/zebra, langsparkeren toegestaan

Gemengd verkeer, klinkers, gelijkwaardige kruispunten, snelheidsremmers, oversteken kan overal, parkeren toegestaan

Woonerven in woonwijken, zonder trottoirs

BUBEKO



GOW80



GOW50



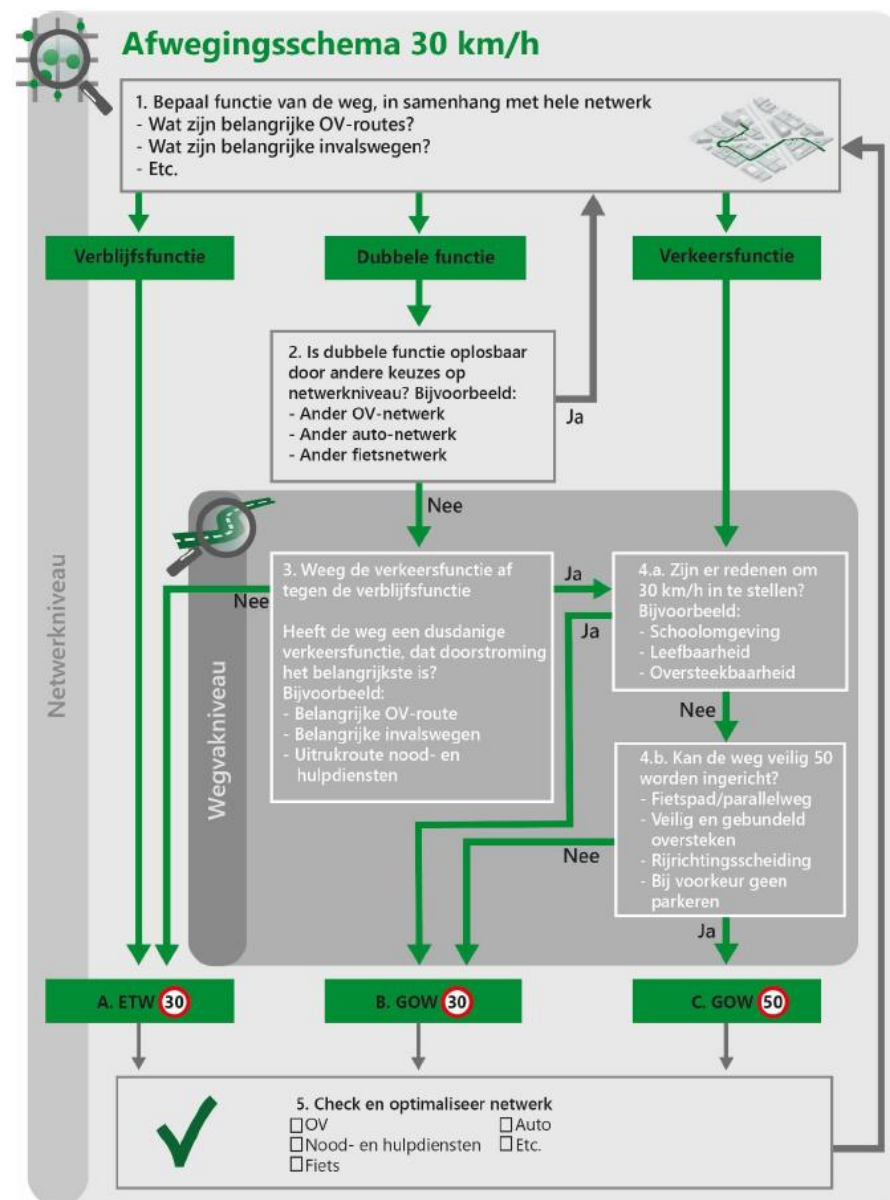
ETW60

Gebiedsontsluitingsweg (GOW)

Dit wegtype ontsluit wijken en belangrijke bestemmingen. Buiten de bebouwde kom geldt een snelheid van 80 of 50 km/u. Een voorbeeld van een GOW buiten de bebouwde kom is de N474 Krimpenerbosweg.

Binnen de bebouwde kom geldt op gebiedsontsluitingswegen een maximumsnelheid van 50 of 30 km/u. Sinds kort is het voor GOW's mogelijk een snelheid van 30 km/u te hanteren (GOW30). Deze categorie biedt meer ruimte om een balans te vinden in het combineren van de verkeers- en verblijfsfunctie op een weg. 30 km/u als maximumsnelheid draagt bij aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid van wijken en bestemmingen. Een lagere snelheid zorgt voor meer tijd voor automobilisten om te reageren op onverwachte verkeerssituaties, minder ongelukken, grotere overlevingskansen voor verkeersslachtoffers en minder verkeerslawaai. Volgens de richtlijnen van het CROW is een GOW50 alleen mogelijk met vrijliggende fietspaden en goede oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers.

Voor Krimpen gaan we uit van een maximumsnelheid van '30 km/u tenzij' binnen de bebouwde kom. Dat principe betekent dat we uitgaan van 30 km/u en alleen een maximumsnelheid van 50 km/u behouden als vrijliggende fietspaden mogelijk zijn en oversteken veilig geregeld is. Voor de afweging tussen 50 of 30 km/u gebruiken we het 'afwegingsschema 30 km/u' van het CROW. De uiteindelijke beslissing over wel of niet afwaarderen naar GOW30 is daarmee ook een afweging tussen belangen van aanwonenden, weggebruikers, openbaar vervoer en hulpdiensten. Uit het doorlopen van dat proces kan blijken dat een andere wegcategorie de voorkeur heeft ten opzichte van de categorie uit het wensbeeld of dat er specifieke inrichtingseisen zijn.

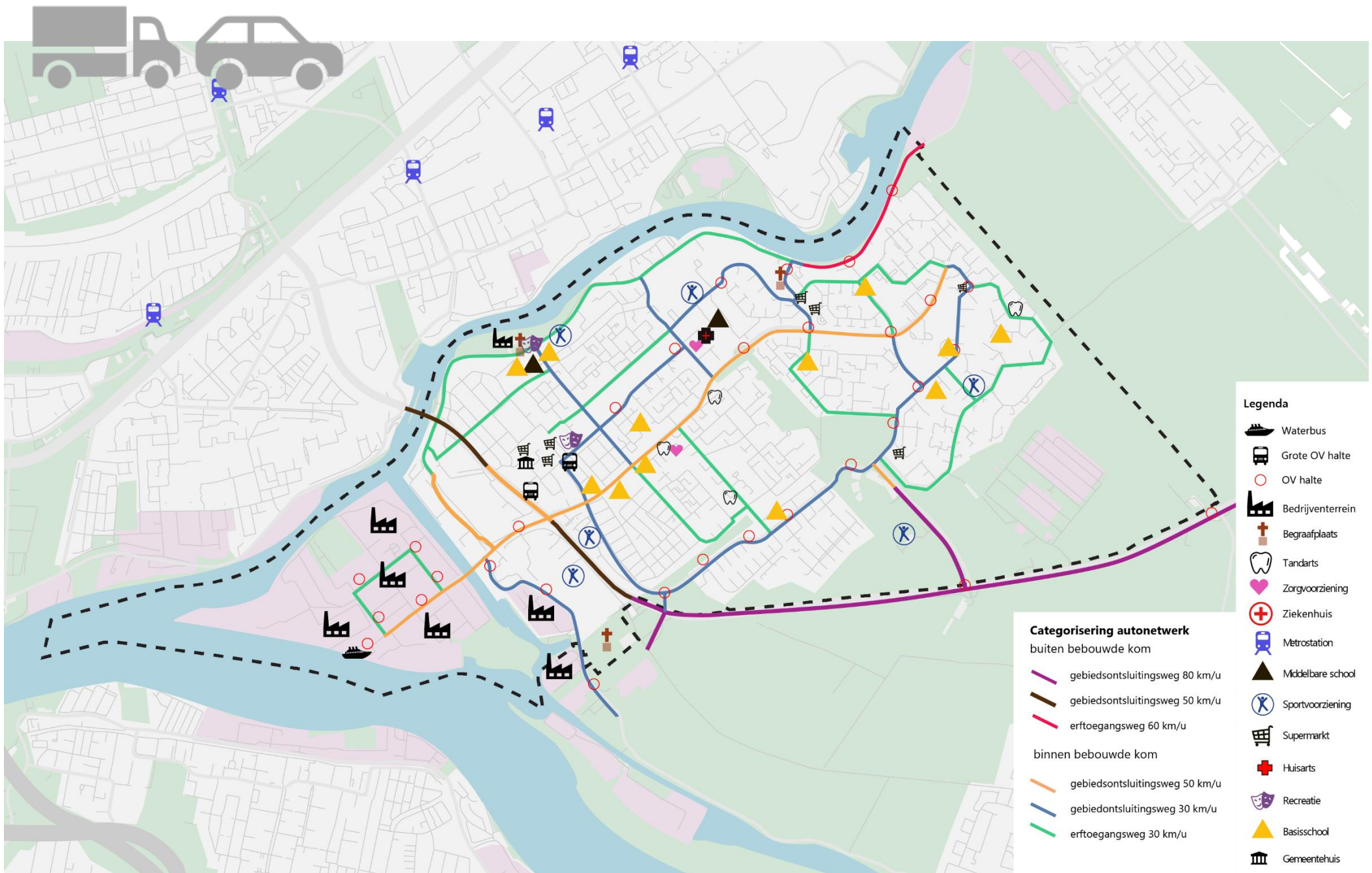


Als we dit vertalen naar de wegenkaart van Krimpen betekent het principe '30 km/u, tenzij' dat alleen de wegen Nieuwe Tiendweg, Industrieweg, C.G. Roosweg en Parallelweg 50 km/u blijven. Langs deze wegen staan niet direct woningen en is doorstroming van belang. Ook zijn er vrijliggende fietspaden. De rest van de wegen die nu 50 km/u zijn, nemen we in het wensbeeld op als GOW30. Dit betreft onder meer de Ouverturelaan, Van Ostadelaan, Vijverlaan, Moderato, Omloop, Olympiade, Groenendaal, Middenwetering, Koekoekstraat, Boerhaavelaan, Koekoekstraat en Burgemeester Aalberslaan.

Een goed voorbeeld voor de afweging zien we bij de Olympiade. Op de Olympiade komen de netwerken voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer samen bij winkelcentrum De Korf (centrumzone). Verder is een terras aanwezig op het trottoir, wordt er langs geparkeerd, is er doorgaand verkeer van de IJsseldijk, is oversteken voor winkelbezoekers lastig, staan woningen dicht op de weg en rijden er vrachtwagens voor de bevoorrading. De Olympiade is daarmee een voorbeeld van een 'grijze weg' met een dubbele functie: verkeers- en verblijfsfunctie. Ook is er geen ruimte voor vrijliggende fietspaden. De dubbelfunctie en de kenmerken van de Olympiade zorgen ervoor dat wij een snelheid van 30 km/u passender vinden dan de huidige snelheid van 50 km/u. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid rondom De Korf waarderen we de Olympiade daarom af naar GOW30. Voor de andere wegen die in het wensbeeld als GOW30 zijn opgenomen gaan we dezelfde afweging maken.

Erftoegangsweg (ETW)

Erftoegangswegen vormen de ontsluiting naar woningen, bedrijven, scholen, winkels en andere voorzieningen in een gebied met de functie 'verblijven'. Binnen de bebouwde kom hebben deze wegen een snelheid van 30 km/u, buiten de bebouwde kom is dit 60 km/u. De vorige verkeers- en vervoervisie kende de wegcategorie 'Wijkontsluitingsweg 30 km/u'. In het nieuwe wensbeeld zijn deze wijkontsluitingswegen opgenomen als ETW30.



4.5 Parkeren

We moeten zorgvuldig omgaan met de openbare ruimte. We zien dat Krimpen verdicht met onder meer als gevolg dat autobezit, en dus parkeren, zorgt voor een toenemende druk op de openbare ruimte. Het aantal parkeerplaatsen mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid, aantrekkelijkheid of toegankelijkheid van de leefomgeving.

Het aantal parkeerplaatsen berekenen we door middel van parkeernormen. Deze normen zijn afhankelijk van de functie van de voorziening (bijvoorbeeld wonen, winkelen of zorg) en het gebiedstype dat passend is bij de stedelijkheidsgraad (en daarmee de parkeerbehoefte). Voor Krimpen onderscheiden we twee gebiedstypes. De eerste is 'sterk stedelijk' voor het centrumgebied. De tweede is 'matig stedelijk' voor alle andere gebieden. Deze twee gebiedstypes zijn weergegeven op de kaart op de volgende pagina. Het gebied met stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' is uitgebreid met het plangebied van De Stuw ten opzichte van de vorige verkeer- en vervoervisie.

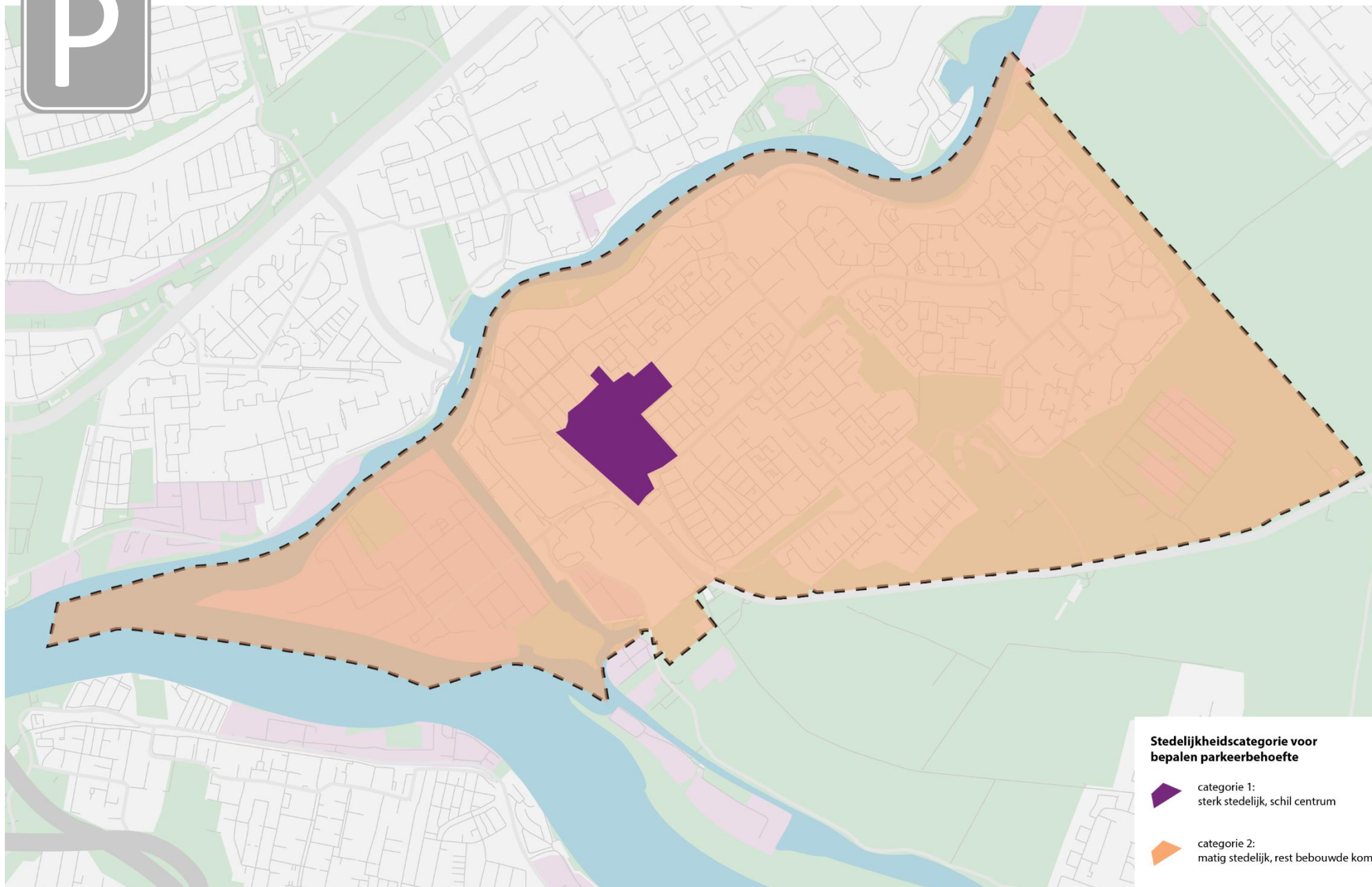
Voor gebiedstype 1 hanteren we voor de functie 'wonen' de parkeernormen uit de figuur hiernaast (die ook zijn gebruikt bij de ontwikkeling van Centrum-Zuid). Voor andere functies en gebiedstype 2 gelden de meest recente CROW-kencijfers als uitgangspunt. De twee gebiedstypes zijn van toepassing op zowel nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen als ruimtelijke herontwikkelingen zoals herstraten.

Parkeernormen woningen centrumgebied

<i>parkeernorm per woning</i>	<i>incl. bezoek</i>	<i>excl. bezoek</i>
huur, < 50m2 bvo	0,7	0,4
huur, 50 - 75 m2 bvo	0,9	0,6
huur, 75 - 100 m2 bvo	1,1	0,8
huur, 100 - 125 m2 bvo	1,3	1,0
huur, > 125 m2 bvo	1,5	1,2
koop, < 50m2 bvo	0,7	0,4
koop, 50 - 75 m2 bvo	0,9	0,6
koop, 75 - 100 m2 bvo	1,1	0,8
koop, 100 - 125 m2 bvo	1,3	1,0
koop, 125 - 150 m2 bvo	1,5	1,2
koop, > 150 m2 bvo	1,7	1,4

Onze andere uitgangspunten voor parkeren zijn:

- We nemen bij alle ruimtelijke ontwikkelingen fietsparkeren mee om fietsen zo makkelijk mogelijk te maken;
- We zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen bij bestaande locaties;
- Parkeren gebeurt waar mogelijk op groene parkeerplaatsen, tenzij het niet anders kan;
- Een deelauto is een goed alternatief voor een tweede of derde auto;
- We hanteren het afwegingskader parkeerregulering als er sprake is van parkeeroverlast. Dit afwegingskader is opgenomen als bijlage van dit document. Het invoeren van betaald parkeren is daarbij een optie waar nu niet voor gekozen wordt. Mocht dit in de toekomst heroverwogen worden, dan is daar toestemming van de raad voor nodig.



**Stedelijkheidscategorie voor
bepalen parkeerbehoefte**

-  categorie 1:
sterk stedelijk, schil centrum
-  categorie 2:
matig stedelijk, rest bebouwde kom

Centrumontwikkeling

In Krimpen werken we aan het Hart van Krimpen. Dat betekent dat we van het gebied tussen het raadhuis en de Crimpenhof een plek maken waar Krimpenaren elkaar ontmoeten, winkelen, eten en drinken en van cultuur genieten. Scenario's hiervoor worden ontwikkeld tijdens het schrijven van dit plan. Afhankelijk van deze scenario's zal het effect op parkeren in het centrum duidelijk worden. Parkeren is geen doel op zich, maar een instrument om het centrum bereikbaar te houden. De centrumontwikkeling 'Hart van Krimpen' biedt ook kansen voor verkeer. Wij denken hierbij aan actieve en duurzame mobiliteit.



5. Uitvoeringsagenda

Dit hoofdstuk gaat in op de vraag hoe we onze ambities willen bereiken. Deze verkeer- en vervoervisie bevat een uitvoeringsagenda met 51 maatregelen om van de situatieschets toe te werken naar de ambities en wensbeelden uit de voorgaande hoofdstukken. We lichten de maatregelen één voor één toe in dit hoofdstuk. Dit doen we per ambitie (gezond, slim en veilig) met per ambitie een overzicht van de maatregelen als uitvoeringsagenda. In dit overzicht zijn de maatregelen uitgezet in de tijd. De meeste maatregelen voeren we uit tijdens herstratingsprojecten en de overige maatregelen worden aparte projecten. Ook is weergegeven aan welke maatregelen we doorlopend werken bij herstratingsprojecten en andere ruimtelijke ontwikkelingen. De uitvoeringsagenda loopt in ieder geval van 2024 tot en met 2034, maar kan ook tussentijds herijkt worden

GEZOND

1.1 Maken fietsstraat Centrum-Zuid (2024-2026)

In het vernieuwde gebied Centrum-Zuid, naast het Raadhuisplein en de Crimpenhof, komt een fietsstraat. Deze fietsstraat verbindt de fietsstraat van de Buys Ballotsingel met de doorfietsroute naar de Algerabrug langs de C.G. Roosweg. Hierdoor maken we een aantrekkelijke aansluiting tussen een lokale hoofdfietsroute en de regionale doorfietsroute.

1.2 Vernieuwen fietsroute langs de Oude Tiend (fietsroute Kortland-Zuid) (2024-2032)

De fietsroute langs de Oude Tiend door Kortland-Zuid is toe aan vernieuwing. Deze route is een belangrijke schakel voor de wijk en het verbindt de fietsstraat van de Vincent van Goghlaan met het Zwaneneiland. De route vernieuwen we stapsgewijs in lijn met de herstratingswerkzaamheden van Kortland-Zuid.

1.3 Maken alternatieve fietsroute Ouverturelaan (2024-2030)

De Ouverturelaan heeft een belangrijke functie voor fietsers van de wijken Lansingh-Zuid en Langeland richting het centrum. We maken voor fietsers een aantrekkelijke alternatieve route die ook de verkeersveiligheid verbetert. Dat betekent ten eerste dat we de

alternatieve route verkennen en ontwerpen (wat zijn de gewenste aanpassingen en mogelijkheden?) om tot een plan van aanpak te komen (hoe en wanneer maken we de route in het kader van de herstratiewerkzaamheden?).

1.4 Verbeteren fietsaansluiting noordoostkant Crimpenhof: maken laatste deel fietsstraat Buys Ballotsingel en vernieuwing (aansluiting op) fietsenstalling (2027-2028)

We maken het laatste deel van de fietsstraat van de Buys Ballotsingel aan de kant van de Crimpenhof om fietsen naar het centrum nog makkelijker te maken. Ook is (de aansluiting op en) de fietsenstalling aan de noordoostzijde van de Crimpenhof aan vernieuwing toe. Met deze 2 verbeteringen maken we fietsen naar het centrum makkelijker. We doen dit tijdens de herstratiewerkzaamheden.

1.5 Maken nieuw ontwerp IJsseldijk (2025-2029)

We maken een nieuw ontwerp voor de IJsseldijk waarbij het 'promoten van de fiets' en 'de auto te gast' leidende principes zijn. Het uitvoeren doen we deels in combinatie met project KIJK.

1.6 Fiets promoten door communicatie en routeaanduidingen (2024-2026)

Naast het verbeteren van fietspaden en fietsenstallingen zetten we ook in op communicatie en routeaanduidingen om fietsen verder te promoten binnen de gemeente. Iedere voorziening in Krimpen ligt binnen een fietsbare afstand van 7,5 kilometer. Dit biedt dus kansen voor de bereikbaarheid van deze voorzieningen. Samen met maatschappelijke partners willen we meer communiceren om fietsen te promoten. Fietsen naar sportlocaties zou bijvoorbeeld vanzelfsprekend moeten zijn. We

stellen hiervoor een communicatiekalender op en maken communicatieaanbod beschikbaar voor maatschappelijke partners. Ook verkennen we hoe routeaanduidingen kunnen helpen om fietsen aantrekkelijker te maken.

1.7 Inzetten op actieve en duurzame mobiliteit bij centrumontwikkeling 'Hart van Krimpen' (2024-2025)

De centrumontwikkeling 'Hart van Krimpen' biedt ook kansen voor verkeer. Wij denken hierbij aan actieve en duurzame mobiliteit. Zo kan er gewerkt worden aan aantrekkelijke loop- en fietspaden rond het centrum, opwaarderen van fietsenstallingen, het afsluitbaar maken van het Raadhuisplein voor verkeer, groene parkeerplaatsen en verschonen van de logistieke verkeerstroom.

1.8 In kaart brengen en inrichten locaties voor deelauto's (2024-2025)

Deelmobiliteit biedt kansen om verkeer verder te verschonen, parkeerdruk tegen te gaan en als extra reisalternatief voor mensen die niet altijd een auto nodig hebben. Een deelauto is bijvoorbeeld een goed alternatief voor een tweede of derde auto. In onze gemeente zetten we in op deelauto's. Deelfietsen, -scooters en -steppen faciliteren we niet, omdat we fietsen en openbaar vervoer passendere alternatieven vinden voor verkeer in Krimpen. Samen met aanbieders bepalen we de locaties. Als een locatie bewezen effectief is door goed gebruik, richten we de locatie herkenbaar in als vaste plek voor een deelauto. De kosten zijn voor rekening van de aanbieders.

1.9 Vernieuwen plankaart elektrisch laden (2024-2030)

We vernieuwen de plankaart voor elektrisch laden inclusief de beleidskaders om aan de stijgende laadbehoefte te kunnen voldoen en het gebruik van schonere voertuigen te promoten. De plankaart biedt inzicht in de mogelijke locaties voor elektrisch laden op basis van toekomstige laadbehoefte. De kaart gebruiken we als leidraad voor herstratingsprojecten en laadpaalaanvragen.

1.10 Ontwikkelen regionale aanpak snelladen (2024-2025)

We zien een toenemende vraag naar snelladen in de gemeente. Bijvoorbeeld bij supermarkten of bedrijven. De huidige regionale concessie is niet gericht op snelladen (meer dan 22 kWh). Samen met de regio ontwikkelen we een regionale aanpak voor snelladen. In de tussentijd beoordelen we per situatie of we snelladen wel of niet toestaan.

1.11 Beslissen over doorgaan pilot kabelgoottegels (2024)

In 2023 startten we een pilot met kabelgoottegels. Zo kunnen Krimpenaren het opladen van hun elektrische auto via kabelgoottegels uitproberen. Met kabelgoottegels kunnen inwoners een elektrische auto vanuit huis opladen, terwijl de auto op een openbare parkeerplaats staat. Bijvoorbeeld met de stroom van eigen zonnepanelen als zij niet kunnen parkeren op eigen terrein. In de tweede helft van 2024 evalueren we de pilot en beslissen we of we wel of niet doorgaan met het aanbieden van kabelgoottegels.

1.12 Elektrificeren eigen wagenpark (2024)

We geven het goede voorbeeld door ons eigen wagenpark verder te elektrificeren. Vervangende of nieuwe voertuigen zijn standaard elektrisch, tenzij het technisch niet mogelijk is.

1.13 Kansen voor werkgeversaanpak tijdens onderhoudsopgave Zuid-Holland (2026-2034)

Zuid-Holland kent de komende jaren een grote onderhoudsopgave van bruggen en andere infrastructurele werken. De verkeershinder in de regio zal daardoor toenemen. Dit biedt tegelijkertijd ook kansen voor ondernemers om slimmer en schoner te reizen. We zetten daarom in op een werkgeversaanpak in deze periode die voortkomt uit de basisaanpak van Zuid-Holland Bereikbaar.

1.14 Kansen van milieuzones voor Krimpen (2025-2027)

Bestel- en vrachtwagens zijn een belangrijke oorzaak van luchtvervuiling en uitstoot van broeikasgassen. Om dit te verbeteren starten in 2025 nieuwe wettelijke milieuzones (zero-emissiezones) in Zuid-Holland om logistiek verkeer schoner te maken. Zo krijgen Rotterdam, Delft en Den Haag een milieuzone voor logistiek verkeer. Deze zones zorgen voor meer schone lucht en bieden daarmee kans voor een gezondere en duurzamere leefomgeving. Ook hebben de nieuwe zones in Zuid-Holland invloed op Krimpense ondernemers. Vanwege de nieuwe milieuzones vragen ondernemers bijvoorbeeld nu al om een elektrische laadpaal op de vrachtwagenparkeerplaats van De Stormpolder. Met het beoogde zonnepark op de vrachtwagenparkeerplaats en de regionale aanpak snelladen spelen we hier al gedeeltelijk op in. Dit alles bij elkaar maakt de gelegenheid om in kaart te brengen welke kansen milieuzones bieden voor Krimpen en hoe we hier ondernemers verder bij kunnen ondersteunen.

Wat we doorlopend doen bij herstratingsprojecten en andere ruimtelijke ontwikkelingen:

1.15 Aantrekkelijke voetpaden

Deze verkeer- en vervoervisie kent voor het eerst ook een netwerk voor voetgangers. We maken aantrekkelijke voetpaden om lopen binnen de gemeente te bevorderen en vanzelfsprekend te maken. Dit doen we tijdens herstratingswerkzaamheden volgens (de kwaliteitseisen van) het voetgangersnetwerk. De voetpaden verbinden voorzieningen in Krimpen, zodat inwoners de mogelijkheid hebben om zich lopend te verplaatsen naar belangrijke locaties. Ook voor inwoners en bezoekers die mindervalide zijn.

1.16 Bredere fietspaden

Fietspaden maken we breder om fietsen te bevorderen en vanzelfsprekend te maken. Ook doen we dit om het toenemende fietsverkeer veilig te laten fietsen. We doen dat tijdens herstratingswerkzaamheden aan de hand van (de kwaliteitseisen van) het fietsnetwerk en de laatste CROW-normen. Vanzelfsprekend moet de benodigde ruimte daarvoor aanwezig zijn. Als die er niet is, kijken we of een alternatieve route nodig en mogelijk is.

1.17 Elektrificatie openbaar vervoer

Alle bussen van de RET in Krimpen rijden al elektrisch, doordat de bussen zijn vervangen door zero-emissie bussen. Dit zorgt voor schoner, zuiniger en stiller busverkeer in Krimpen. Wij zien graag dat de andere busmaatschappijen Qbuzz (opvolger Arriva) en Syntus ook zo snel als mogelijk overstappen op zero-emissie bussen. Wij zullen hierop

aandringen bij de provincies Zuid-Holland en Utrecht als concessieverleners.

1.18 Proactief plaatsen van laadpalen

We gaan door met de aanpak om proactief laadpalen te plaatsen bij herstratingswerkzaamheden. Hiermee spelen we in op de toenemende behoefte om elektrisch te laden. Ook blijven we de laadpaalaanvragen van inwoners tegemoetkomen door laadpalen te plaatsen. We doen dit volgens de vernieuwde plankaart en laadvisie.

1.19 Elektrificatie voertuigen van vaste partners en andere partijen

Verschillende partijen in Krimpen zijn al goed bezig om hun vervoer te elektrificeren. Nieuwe contractafspraken, subsidieaanvragen of aanbestedingen grijpen we aan om het vervoer van (vaste) partners verder te elektrificeren. Als we andere partners of partijen kunnen helpen om te elektrificeren door het (proactief) plaatsen van een laadpaal doen we dat.

1.20 Maken van klimaatadaptieve en circulaire verkeersplannen

Bij het maken van verkeersplannen houden we rekening met klimaatadaptieve en circulaire ontwerpprincipes, zoals waterdoorlatende verharding, zoveel mogelijk groen, ruimte voor waterberging en circulaire materialen. Dit om hitte-, water- of droogtestress zo veel mogelijk tegen te gaan en in combinatie met meer herbruikbare materialen te werken aan een schone en leefbare leefomgeving. Parkeerplaatsen maken we zo veel als mogelijk groen, tenzij het niet anders kan.

GEZOND														
nummer	project	doorlopend	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	
1.1	Maken fietsstraat Centrum-Zuid													
1.2	Vernieuwen fietsroute langs de Oude Tiend (fietsroute Kortland-Zuid)													
1.3	Maken alternatieve fietsroute Ouverturelaan													
1.4	Verbeteren fietsaansluiting noordoostkant Crimpenhof: maken laatste deel fietsstraat Buys Ballotsingel en vernieuwing (aansluiting op) fietsenstalling													
1.5	Maken nieuw ontwerp IJsseldijk													
1.6	Fiets promoten door communicatie en routeaanduidingen													
1.7	Inzetten op actieve en duurzame mobiliteit bij centrumontwikkeling 'Hart van Krimpen'													
1.8	In kaart brengen en inrichten locaties voor deelauto's													
1.9	Vernieuwen plankaart elektrisch laden													
1.10	Ontwikkelen regionale aanpak snelladen													
1.11	Beslissen over doorgaan pilot kabelgoottegels													
1.12	Elektrificeren eigen wagenpark													
1.13	Kansen voor werkgeversaanpak tijdens onderhoudsopgave Zuid-Holland													
1.14	Kansen van milieuzones voor Krimpen													
Wat we doorlopend doen bij herstratingsprojecten en andere ruimtelijke ontwikkelingen														
1.15	Aantrekkelijke voetpaden	●												
1.16	Bredere fietspaden	●												
1.17	Elektrificatie openbaar vervoer	●												
1.18	Proactief plaatsen van laadpalen	●												
1.19	Elektrificatie voertuigen van vaste partners en andere partijen	●												
1.20	Maken van klimaatadaptieve en circulaire verkeersplannen	●												

SLIM

2.1 Verkennen extra fiets- en voetgangersverbinding naar Capelle aan den IJssel (2024)

Samen met de regio starten we een verkenning naar de haalbaarheid van een extra fiets- en voetgangersverbinding naar Capelle aan den IJssel over de Hollandsche IJssel. Dit zal de bereikbaarheid van Krimpenaren vergroten en kan het fietsverkeer, en daarmee autoverkeer, tussen beide gemeenten positief beïnvloeden.

2.2 Herprioriteren kruising Landszoom - Nieuwe Tiendweg (2032-2033)

De kruising Landszoom - Nieuwe Tiendweg is onderdeel van een belangrijke fietsroute naar het Krimpenervwaard College en het Gezondheidscentrum. Om fietsers goed en veilig over te laten steken, herinrichten we dit kruispunt waarbij fietsers prioriteit krijgen.

2.3 Maken nieuw plan busnet met RET en MRDH (2024-2028)

De RET gaat samen met de MRDH en gemeenten een nieuw busplan maken voor de Rotterdamse regio. Het doel van het nieuwe plan is om het busnet aan te passen op de post-corona situatie, het efficiënter in te richten en het beter te laten aansluiten op de netwerken van metro en tram. Dit is vanzelfsprekend van groot belang voor onze gemeente. Een hoogfrequente en betrouwbare busverbinding naar metrostation Capelsebrug is cruciaal voor de bereikbaarheid van veel Krimpenaren om te reizen naar werk, school, zorg, familie of andere activiteiten.

2.4 Uitbreiden gratis openbaar vervoer in de Rotterdamse regio (2024)

De gemeentelijke regeling voor gratis openbaar vervoer in de regio tijdens de daluren breiden wij uit. Nu geldt deze regeling alleen voor inwoners van 67+ met een inkomen tot 120% van het wettelijk sociaal minimum. De regeling breiden we uit naar alle inwoners met een inkomen tot 130% van het wettelijk sociaal minimum. Dit doen we voor het openbaar vervoer van de RET-regio. Door de verbreding van de doelgroep voor het gratis openbaar vervoer in de regio tijdens de daluren, willen we de maatschappelijke participatie van de financieel kwetsbaarste inwoners van Krimpen verder bevorderen.

2.5 Verkennen mogelijkheden hogere frequentie en nieuwe verbindingen Waterbus (2026-2033)

De onderhoudsopgave van Zuid-Holland biedt kansen om de Waterbus beter te benutten. De Waterbus is een snel alternatief voor de verbinding tussen Krimpen en het centrum van Rotterdam. Echter is de frequentie te laag om een serieus reisalternatief te zijn voor woon-werkverkeer. De komende jaren verkennen we de mogelijkheden van nieuwe routes en hogere frequenties vanuit Krimpen.

2.6 Verbeteren herkenbaar- en aantrekkelijkheid route naar Waterbus (2026-2027)

De fiets- en looproutes in de Stormpolder van en naar de Waterbus zijn niet voldoende herkenbaar. Om het gebruik van de waterbus te verbeteren is een verbetering van de herkenbaarheid van die routes nodig.

2.7 Realiseren P+R's langs de N210 (2024-2025)

Samen met gemeente Krimpenwaard en provincie Zuid-Holland volbrengen wij de verplaatsing van de voormalige P+R Krimpen Centrum door vijf P+R's te realiseren langs de N210. Een P+R (parkeer en reisvoorziening) is een voorziening met parkeerplaatsen (meestal langs een drukke weg) waar automobilisten en fietsers overstappen op het openbaar vervoer (ov). De maatregel is daarmee een middel om verkeersdrukke te verminderen en van het ov een aantrekkelijker reisalternatief te maken.

Het gaat om bestaande locaties die worden opgewaardeerd. U kunt hierbij onder meer denken aan het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen, verbeteren fietsenstallingen, verhogen verkeersveiligheid voor overstekers en verbeteren van de ov-haltes inclusief informatie- en communicatievoorzieningen. Het gaat om de volgende 5 locaties langs de N210 vanaf Krimpen aan den IJssel: 1) Krimpenerbosweg/Surfplas, 2) Breekade, 3) Kerkweg, 4) De Loet en 5) Zuidbroekse Molen.

2.8 Realiseren maatregelen voorkeursalternatief Algeracorridor (2024-2030)

Op de Algeracorridor werken we toe naar een toekomstbestendige oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek van de auto-doorstroming, zodat:

- Regio Rotterdam voor Krimpen aan den IJssel, Krimpenwaard en Capelle aan den IJssel bereikbaarder wordt voor werk, onderwijs en sociale activiteiten (kansen voor mensen);

- Er meer keuze is uit alternatieve/duurzame vervoerswijzen, passend bij het reisdoel;
- Het verkeer geconcentreerd wordt en blijft op de corridor om sluipverkeer tegen te gaan, zodat de leefkwaliteit er op vooruitgaat.

Eind 2022 is het voorkeursalternatief vastgesteld voor de Algeracorridor. Samen met alle opdrachtgevers realiseren we de maatregelen uit het voorkeursalternatief van de Algeracorridor om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren. De scope van de Algeracorridor loopt vanaf het Kralingseplein tot de rotonde bij Carpe Diem. Het gaat voornamelijk om de volgende maatregelen:

- Het Capelseplein wordt een ongelijkvloerse kruising met een tunnel voor de richting Krimpen - Rotterdam en een tunnel voor de huidige fietsroute;
- De kruising Ketensedijk versimpelen we, zodat het verkeer beter doorrijdt. De bestaande wisselstrook bij deze kruising krijgt een directe aansluiting op de Algeraweg;
- De Algeraweg krijgt een extra autorijstrook, vanaf de Algerabrug richting het Capelseplein;
- De kruising van de Abram van Rijckevorselweg - IJsselmondselaan versimpelen we door fietsers via een andere route te sturen.

We onderzoeken wat de impact is van de uitvoering is van het MIRT-project op het verkeer bij de (verkeerslichten van) de Grote Kruising, het verkeer bij (de verkeerslichten van) de kruising Nieuwe Tiendweg/Boerhaavelaan/Van Ostadelaan en in het bijzonder het punt na verlaten van de wisselstrook aan de kant van Krimpen. We bezien de mogelijkheden tot een koppeling (communicatie) tussen de verkeersregelinstallaties van de wisselstrook, Grote Kruising en

Boerhaavelaan, zodat verkeerslichten en verkeersaanbod op elkaar worden afgestemd om vraag en aanbod beter af te stemmen.

In 2024 start de planuitwerking.

2.9 Inzetten op nieuwe afspraken rondom beheer en onderhoud van de Algeracorridor (2024-2030)

De realisatie van de maatregelen van de Algeracorridor bieden een kans om nieuwe afspraken te maken over het beheer en onderhoud van de Algeracorridor. Wij zetten in op beheer en onderhoud dat meer gezamenlijk plaatsvindt ter verbetering van de robuustheid tijdens verstoringen en werkzaamheden.

Wat we doorlopend doen bij herstratingsprojecten en andere ruimtelijke ontwikkelingen:

2.10 Prioriteren voor lopen en fietsen in netwerkkeuzes

In netwerkkeuzes die we maken bij het opstellen van verkeersplannen geven we prioriteit aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (inclusief vervoer over water). Dit doen we om Krimpen bereikbaar te houden en de verdichting van Krimpen mogelijk te maken in lijn met de ambities uit deze verkeer- en vervoervisie.

2.11 Goede en voldoende fietsenstallingen

Om fietsen goed mogelijk te maken, is het voor de hand liggend dat er ook goede en voldoende fietsenstallingen beschikbaar zijn bij voorzieningen zoals winkelcentra, ov-haltes, sportlocaties of scholen. Als de situatie daar om vraagt, plaatsen we aanvullende

stallingsmogelijkheden. Ook houden we rekening met fietsparkeren tijdens herstratingsprojecten en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

2.12 Ontvlechten en verknopen van wegen

Op een aantal plekken in de gemeente komen verschillende type verkeersstromen samen met een hoge intensiteit. Waar mogelijk maken we netwerkkeuzes om deze stromen te scheiden van elkaar: het juiste verkeer op de juiste herkenbare route. We denken hierbij aan nieuwe fietsroutes of fietsstraten en het concentreren van autoverkeer op de hoofdwegen. Hiermee zorgen we voor voldoende ruimte voor de verschillende vervoerswijzen.

2.13 Met herstraten een inrichting volgens de laatste inzichten

Herstratingswerkzaamheden zijn kenmerkend voor Krimpen en bieden kansen om gestructureerd verkeersverbeteringen uit te voeren. Tijdens deze werkzaamheden passen we wegen aan volgens de netwerkkaarten uit dit plan. De inrichting van deze wegen verbeteren we op basis van de laatste inzichten van de kwaliteitseisen van de betreffende wegcategorysering.

2.14 Tegengaan van sluipverkeer

Op verschillende plekken kent de gemeente sluipverkeer. Bij het ontwerpen van verkeersplannen (nieuwe ontwikkeling of herinrichting) maken we inrichtingskeuzes om sluipverkeer tegen te gaan.

2.15 Parkeernormen en afwegingskader

Het aantal parkeerplaatsen berekenen we door middel van parkeernormen. Deze normen zijn afhankelijk van de functie van de voorziening en het gebiedstype dat passend is bij de stedelijkheidsgraad. Voor Krimpen onderscheiden we twee gebiedstypes. De eerste is 'sterk

stedelijk' voor het centrumgebied. Voor gebiedstype 1 hanteren we voor de functie 'wonen' de parkeernormen uit de tabel in paragraaf 4.5. Voor andere functies en gebiedstype 2 gelden de meest recente CROW-kencijfers als uitgangspunt. De twee gebiedstypes zijn van toepassing op zowel nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen als ruimtelijke herontwikkelingen zoals herstraten.

We hanteren het afwegingskader parkeerregulering als er sprake is van parkeeroverlast. Dit afwegingskader is opgenomen als bijlage van dit document. Het afwegingskader is ongewijzigd ten opzichte van de vorige verkeer- en vervoervisie.

SLIM													
nummer	project	doorlopend	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34
2.1	Verkennen extra fiets- en voetgangersverbinding naar Capelle aan den IJssel												
2.2	Herprioriteren kruising Landszoom - Nieuwe Tiendweg												
2.3	Maken nieuw plan busnet met RET en MRDH												
2.4	Uitbreiden gratis openbaar vervoer in de Rotterdamse regio												
2.5	Verkennen mogelijkheden hogere frequentie en nieuwe verbindingen Waterbus												
2.6	Verbeteren herkenbaar- en aantrekkelijkheid route naar Waterbus												
2.7	Realiseren P+R's langs de N210												
2.8	Realiseren maatregelen voorkeursalternatief Algeracorridor												
2.9	Inzetten op nieuwe afspraken rondom beheer en onderhoud van de Algeracorridor												
Wat we doorlopend doen bij herstratingsprojecten en andere ruimtelijke ontwikkelingen													
2.10	Prioriteren voor lopen en fietsen in netwerkkeuzes												
2.11	Goede en voldoende fietsenstallingen												
2.12	Ontvlechten en verknopen van wegen												
2.13	Met herstraten een inrichting volgens de laatste inzichten												
2.14	Tegengaan van sluipverkeer												
2.15	Parkeernormen en afwegingskader												

VEILIG

3.1 Versterken risicogestuurde verkeerveiligheidsaanpak met datagedreven monitoring (2025)

We zetten verder in op een risicogestuurde verkeerveiligheidsaanpak: op basis van risicofactoren (zoals wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen) analyseren we oorzaken en bepalen we maatregelen voor de meest verkeersonveilige locaties en trajecten. Als er sprake is van subjectieve of objectieve onveiligheid geeft dit aanleiding om de situatie te onderzoeken. Dit doen we samen met maatschappelijke partners zoals de politie. Voor de locaties en trajecten is in het achtergronddocument een lijst met de 10 meest onveilige trajecten en kruispunten opgesteld. Deze inzichten zijn ook gebruikt om dit uitvoeringsprogramma op te stellen.

We versterken de aanpak met een datagedreven werkwijze als het gaat om signalering en monitoring. Voor verkeer komt steeds meer data beschikbaar op een snellere wijze. Dit biedt kansen om de aanpak verkeersonveiligheid te verbeteren. Als dat succesvol lukt, breiden we de datagedreven monitoring uit naar andere verkeersonderwerpen.

3.2 Maken nieuw ontwerp schoolfietsroute Groenendaal - Middenwetering - Aalberslaan - Centrum (2024-2026)

De kruispunten Burgemeester Aalberslaan - Middenwetering - Koekoekstraat en Groenendaal - Middenwetering zijn twee verkeersonveilige punten in de gemeente. Het zijn kruispunten waar verschillende typen verkeer elkaar tegenkomen en kruisen. Zo zijn de kruispunten onderdeel van het busnetwerk. En zijn de Burgemeester

Aalberslaan en Groenendaal belangrijke uitvalwegen van de Nieuwe Tiendweg. Ook loopt er een belangrijke (school)fietsroute tussen het centrum en het Krimpenerwaard College en het Gezondheidscentrum.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, kijken we daarom niet alleen naar de inrichting van de kruispunten zelf, maar naar de route als een geheel en de functie daarvan binnen Krimpen. We maken daarom een nieuw ontwerp van deze route, waarbij we de inrichting van de kruispunten meenemen in lijn met de ambities uit dit plan.

3.3 Maken nieuw verkeersplan Lansingh-Zuid inclusief Ouverturelaan (2024-2026)

Om de herstratingswerkzaamheden van Lansingh-Zuid in 2026-2030 voor te bereiden maken we een nieuw verkeersplan voor deze wijk.

Over de Ouverturelaan is door de jaren heen veel gezegd en geschreven. Ook zijn er verschillende maatregelen genomen met wisselend effect. De vaststelling van dit beleidsplan zorgt mede voor een geschikt moment om de verkeerssituatie te evalueren met het nieuwe beleid als uitgangspunt. We bedoelen hier specifiek de afwaardering naar 30 km/u en een alternatieve fietsroute. De opzet van de evaluatie is nog niet bekend. De te evalueren punten willen we bepalen samen met de omwonenden. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie en deze nieuwe verkeer- en vervoervisie willen we een nieuw verkeersplan voor Lansingh-Zuid maken. We noemen hier specifiek Lansingh-Zuid, omdat we het met een breed perspectief benaderen.

De maatregelen uit het verkeersplan willen we realiseren tijdens de komende herstrating in Lansingh-Zuid. In de periode 2026-2030 staat

een groot deel van Lansingh-Zuid gepland in de meerjarenplanning herstraten. De herstratingswerkzaamheden bieden een kansrijke mogelijkheid om maatregelen te treffen om de inrichting van de Ouverturelaan en omliggende straten te verbeteren.

3.4 Uitvoeren verkeersmaatregelen Oud-Krimpen Waterproof (2024-2025)

Met de herstratingswerkzaamheden van Oud-Krimpen Waterproof (Oud-Krimpen deelgebied 3) voeren we ook verschillende verkeersmaatregelen uit van het nieuwe inrichtingsplan. Daarmee verbeteren we de verkeersveiligheid in de wijk. Zo verbeteren we de kruispunten van de Tuinstraat met de Noorderstraat en IJsseldijk. Ook waarderen we de Noorderstraat af naar 30 km/u.

3.5 Stad en Landschap verkeersveilig inrichten (2026-2027)

Stad en Landschap is eerder afgewaardeerd naar 30 km/u. Met de geplande herstratingswerkzaamheden passen we de weginrichting aan en verbeteren we verkeersonveilige weggedelen.

3.6 Verbeteren kruispunten Vijverlaan met Populierenlaan en Olm (winkelcentrum De Olm) (2026-2029)

De verkeersveiligheid van de kruisingen van de Vijverlaan met de Populierenlaan en de Olm ter hoogte van winkelcentrum De Olm zijn een aandachtspunt. Oversteken voor fietsers en voetgangers is lastig doordat goede voorzieningen hiervoor ontbreken. Ook heeft het autoverkeer een hoge snelheid en verwachten automobilisten niet direct overstekers, omdat fysieke oversteekvoorzieningen ontbreken. Ook zijn het drukke verkeerspunten door het nabijgelegen winkelcentrum De Olm. Dit alles bij elkaar zorgt voor onveilige situaties. Inwoners noemden de locatie ook

vaak in de enquête. Een herinrichting van de kruispunten is nodig om de situatie te verbeteren.

3.7 Omloop afwaarderen naar gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (project KIJK) (2024-2028)

Het Hoogheemraadschap gaat met project KIJK de IJsseldijk versterken en verhogen. Hierin zit ook de vernieuwing van de weg(verharding). Het project stopt bij de Omloop ter hoogte van IJsseldijk 131. We nemen zelf de Omloop mee om een goede overgang te maken. Dit zorgt ervoor dat de nieuwe weginrichting van de IJsseldijk logisch doorloopt tot aan de Olympiade. We brengen de Omloop tegelijkertijd terug van een 50 naar 30 km/u weg met een geloofwaardige weginrichting. Voorbereiding en uitvoering loopt zoveel als mogelijk gelijk met de werkzaamheden van project KIJK.

3.8 Olympiade (winkelcentrum De Korf) afwaarderen naar gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (2031-2033)

Op de Olympiade komen de netwerken voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer samen bij winkelcentrum De Korf. Verder is een terras aanwezig op het trottoir, wordt er langs geparkeerd, is er doorgaand verkeer van de IJsseldijk, is oversteken voor winkelbezoekers lastig, staan woningen dicht op de weg en rijden er vrachtwagens voor de bevoorrading. De Olympiade is daarmee een voorbeeld van een 'grijze weg' met een dubbele functie: verkeers- en verblijfsfunctie. Ook is er geen ruimte voor vrijliggende fietspaden. De dubbelfunctie en de kenmerken van de Olympiade zorgen ervoor dat wij een snelheid van 30 km/u passender vinden dan de huidige snelheid van 50 km/u. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid rondom De Korf waarderen we de Olympiade daarom af naar GOW30. De in 2023

gemaakte voetgangersoversteekplaats bij de parkeerplaats is een eerste verbetering. We maken de volledige nieuwe weginrichting tijdens herstratingswerkzaamheden, maar kijken ook of de snelheidsverlaging eerder kan.

3.9 Inzetten op bewustwordingscampagne verkeersveiligheid (2025-2026)

Krimpenaren ervaren op sommige plekken overlast van verkeer door onder meer hard rijden en het niet altijd naleven van verkeersregels. Gelet op de locaties zijn de overlastgevers in veel gevallen ook inwoners van de gemeente. We zetten in op een terugkerende campagne over bewustwording rondom verkeersveiligheid met aandacht voor lokale situaties of onderwerpen. Daarnaast communiceren we actief over landelijke campagnes (bijvoorbeeld 'MONO' en 'Onze scholen zijn weer begonnen') met een lokale vertaalslag. Ook hebben we oog voor nieuwe wegsituaties die ander gedrag vragen, bijvoorbeeld het gebruik van fietsstraten ('auto te gast' en '30 km/u'). Dit alles bij elkaar moet leiden tot een jaarlijkse communicatiekalender verkeersveiligheid. We werken hiervoor onder meer samen met Veilig Verkeer Nederland, ROV Zuid-Holland en hulpdiensten.

3.10 Alle schoolomgevingen inrichten als verkeersveilige schoolzones (2024-2034)

Om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren richten we schoolomgevingen in als verkeersveilige schoolzone. Dit betekent dat alle schoolomgevingen een herkenbare inrichting krijgen die de verkeersveiligheid verbetert voor leerlingen en scholieren. De (toekomstige) inrichting van de Groeiplaneet door middel van het Octopusplan is een goed voorbeeld. De planning voor de locaties is

volgens het Integraal Huisvestingsplan en Meerjarenplanning Openbare Ruimte.

3.11 Alle scholen doen mee aan een regionaal verkeerseducatieprogramma (2025-2034)

Van de in totaal 12 scholen in Krimpen deden in 2023 3 scholen mee aan een regionaal verkeerseducatieprogramma. Voor basisscholen is dit School op Seef en middelbare scholen Totally Traffic. Wij streven er naar dat alle scholen jaarlijks meedoen aan een verkeerseducatieprogramma.

3.12 Alle ov-haltes toegankelijk maken voor mindervaliden (2024-2033)

OV speelt een cruciale rol in de bereikbaarheid van Krimpen en is nog belangrijker voor mensen die mindervalide zijn. OV-haltes in Krimpen aan den IJssel moeten altijd toegankelijk zijn voor iedereen, dus ook voor mindervaliden en slechtzienden. Haltes die hier nog niet aan voldoen worden bij onderhoud verbeterd. Het gaat om 6 haltes:

- Waardhuis (herstratingsproject Olympiade)
- De Korf (herstratingsproject Omloop)
- Wilhelminahoeve (project KIJK)
- Breekade (project KIJK)
- Van der Giessenweg (herstratingsproject Van der Giessenweg-Stormpolderdijk)
- Stormsweg (herstratingsproject Van der Giessenweg-Stormpolderdijk)

Wat we doorlopend doen bij herstratingsprojecten en andere ruimtelijke ontwikkelingen:

3.13 Prioriteit voor veiligheid van voetgangers op belangrijke routes en bij oversteken met nadrukkelijke aandacht voor schoolzones, zorgzones en centrumzones

In het voetgangersnetwerk zien we welke routes belangrijk zijn voor voetgangers en welke school-, zorg-, en centrumzones daar bij horen. Deze routes en zones hebben prioriteit als het gaat om verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Veilig oversteken is een belangrijk speerpunt. Waar het wenselijk is op de routes (of in de zones) maken we een voetgangersoversteekplaats (zebrapad). De nieuwe oversteekplaats bij winkelcentrum De Korf is hiervan een goed voorbeeld. We hanteren de kwaliteitseisen van het voetgangersnetwerk bij het maken van verkeersplannen. Ook houden we hier rekening mee tijdens herstratingsprojecten en nieuwe ontwikkelingen.

3.14 Prioriteit voor veiligheid van fietsers op belangrijke routes en bij oversteken naar scholen en veelgebruikte voorzieningen

In het fietsnetwerk zien we welke routes belangrijk zijn voor fietsers. Deze routes hebben prioriteit als het gaat om verkeersveiligheid. We werken aan geloofwaardige en uniforme voorrangssituaties op kruispunten en rotondes voor fietsers om de veiligheid bij oversteken te verbeteren. Om de verkeersveiligheid van fietsers verder te verbeteren, kijken we ook naar de maximumsnelheid als vrijliggende fietspaden niet mogelijk zijn. We hanteren de kwaliteitseisen van het fietsnetwerk bij het maken van verkeersplannen. Ook houden we hier rekening mee tijdens herstratingsprojecten en nieuwe ontwikkelingen.

3.15 Het principe '30 km/u tenzij' geldt binnen de bebouwde kom

We gaan uit van een maximumsnelheid van '30 km/u tenzij' binnen de bebouwde kom. Dat principe betekent dat we uitgaan van 30 km/u en alleen een maximumsnelheid van 50 km/u behouden als vrijliggende fietspaden mogelijk zijn en oversteken veilig geregeld is.

We realiseren het wensbeeld zoveel als mogelijk door wegen bij herstratingsprojecten in te richten volgens de nieuwe wegcategorie. Dit omdat het onze voorkeur heeft om de verandering plaats te laten vinden met een geloofwaardige weginrichting. Tijdens de voorbereiding van de herstratingswerkzaamheden vindt de beslissing over de afwaardering plaats. Hiervoor gebruiken we het afwegingsschema uit deze verkeer- en vervoervisie. De uiteindelijke beslissing over wel of niet afwaarderen naar GOW30 is daarmee ook een afweging tussen belangen van aanwonenden, weggebruikers, openbaar vervoer en hulpdiensten. Uit het doorlopen van dat proces kan blijken dat een andere wegcategorie de voorkeur heeft ten opzichte van de categorie uit het wensbeeld of dat er specifieke inrichtingseisen zijn.

3.16 Uniforme en herkenbare weginrichting voor alle verkeersdeelnemers

We streven naar een uniforme en herkenbare weginrichting voor alle verkeersdeelnemers. Uniformiteit en herkenbaarheid zijn factoren die bijdragen aan meer duidelijkheid over de wegsituatie bij weggebruikers. Dit draagt daardoor bij aan het verbeteren van subjectieve en objectieve verkeersveiligheid. We baseren de weginrichting op de wegategorisering uit dit plan. We passen de weginrichting aan bij herstratingswerkzaamheden.

VEILIG													
nummer	project	doorlopend	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34
3.1	Versterken risicogestuurde verkeerveiligheidsaanpak met datagedreven monitoring												
3.2	Maken nieuw ontwerp schoolfietsroute Groenendaal - Middenwetering - Aalberslaan - Centrum												
3.3	Maken nieuw verkeersplan Lansingh-Zuid inclusief Overturelaan												
3.4	Uitvoeren verkeersmaatregelen Oud-Krimpen Waterproof												
3.5	Stad en landschap verkeersveilig inrichten												
3.6	Verbeteren kruispunten Vijverlaan met Populierenlaan en Olm (winkelcentrum De Olm)												
3.7	Omloop afwaarderen naar gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (project KJK)												
3.8	Olympiade (winkelcentrum De Korf) afwaarderen naar gebiedsontsluitingsweg 30 km/u												
3.9	Inzetten op bewustwordingscampagne verkeersveiligheid												
3.10	Alle schoolomgevingen inrichten als verkeersveilige schoolzones	vanaf											
3.11	Alle scholen doen mee aan een regionaal verkeerseducatieprogramma	vanaf											
3.12	Alle ov-haltes toegankelijk maken voor mindervalide												
Wat we doorlopend doen bij herstratingsprojecten en andere ruimtelijke ontwikkelingen													
3.13	Prioriteit voor veiligheid van voetgangers op belangrijke routes en bij oversteken met nadrukkelijke aandacht voor schoolzones, zorgzones en centrumzones												
3.14	Prioriteit voor veiligheid van fietsers op belangrijke routes en bij oversteken naar scholen en veelgebruikte voorzieningen												
3.15	Het principe '30 km/u tenzij' geldt binnen de bebouwde kom												
3.16	Uniforme en herkenbare weginrichting voor alle verkeersdeelnemers												

B

Bijlage 1 Parkeren

B.1.1 Afwegingskader parkeerregulering

Wanneer reguleren?

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. Door middel van parkeerrestricties, zoals parkeerduurbeperingen of parkeertarieven worden bepaalde doelgroepen geweerd of gestimuleerd om op andere locaties te parkeren. Invoering van parkeerregulerende maatregelen is over het algemeen alleen aan te bevelen, als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De parkeerdruk in een gebied is op drukke momenten hoog: in centrumgebieden (met veel kortparkeren) hoger dan 85% en in woongebieden hoger dan 95%.
- De hoge parkeerdruk wordt ook daadwerkelijk door bewoners en andere belanghebbenden als probleem ervaren. Voor de invoering van parkeerregulering is een zeker draagvlak onder bewoners noodzakelijk.
- De hoge parkeerdruk geldt niet voor één of enkele straten, maar voor een hele buurt. Parkeerregulering in een heel klein gebied heeft meestal slechts een verschuiving van het probleem tot gevolg en wordt daarom afgeraden.
- Om onduidelijkheid te voorkomen en uitwijkgedrag te beperken, sluiten gereguleerde gebieden zoveel mogelijk op elkaar aan.

Parkeerregulerende maatregelen hoeven niet 24 uur per dag te gelden. Het is zelfs raadzaam om de maatregelen alleen op die momenten te laten gelden dat er ook sprake is van hoge parkeerdruk (bijvoorbeeld alleen tijdens winkelopeningstijden). Hieronder worden verschillende mogelijkheden van parkeerregulering toegelicht. Zoals in paragraaf 4.5 van de visie is aangegeven, kiezen wij niet voor de mogelijkheid van betaald parkeren in Krimpen aan den IJssel.

Mogelijkheden parkeerschijfzone

In de huidige situatie wordt het parkeren in het centrum van Krimpen aan den IJssel op twee locaties gereguleerd met een parkeerschijfzone. Deze gebieden liggen dicht bij de ingang van winkelcentrum Crimpenhof en zijn bedoeld voor het parkeren van bezoekers. Deze reguleringsvorm sluit aan bij onderstaande visie:

- Langparkeren wordt tegengegaan doordat bewoners en bedrijven geen ontheffingen ontvangen om te parkeren in de parkeerschijfzone. Bezoekers die langer dan 3 uur willen blijven kunnen buiten de parkeerschijfzone parkeren.
- Door de beperkingen die gelden voor langparkeren, ontstaat ruimte voor kortparkerende (winkel)bezoekers.

Wanneer uitbreiding van de parkeerschijfzone noodzakelijk wordt gedacht, zal ook aan een systeem van ontheffingen gewerkt moeten worden voor bewoners en bedrijven binnen het gereguleerde gebied.

Een parkeerschijfzone heeft echter ook enkele beperkingen:

- In een parkeerschijfzone is alleen sturing door middel van regelgeving mogelijk. Er kan gedifferentieerd worden in maximale parkeerduur en in ontheffingscriteria. Bij betaald parkeren (en in minder mate ook bij vergunninghoudersparkeren) geeft het prijsmechanisme een extra sturingsmogelijkheid (goedkope en duurdere locaties).
- Een parkeerschijfzone is een 'kortparkeermaatregel' en past daarom minder goed bij woonwijken, waar hoofdzakelijk lang geparkeerd wordt. Daarom ligt het niet voor de hand om parkeerschijfzones in woongebieden in te stellen. Er zouden dan immers vooral ontheffinghouders parkeren. In zo'n situatie is een zone met vergunninghoudersparkeren passender.
- Ten slotte: een parkeerschijfzone kost over het algemeen geld (voor handhaving) en levert geen geld op. Dat beperkt de mogelijkheden om op deze manier budgetneutraal betere parkeermogelijkheden aan te bieden.

Mogelijkheden betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren

Naarmate parkeerproblemen groter worden en er ook geld nodig is om parkeerproblemen te kunnen oplossen, wordt steeds vaker gekozen voor betaald parkeren voor bezoekers en een belanghebbendenregeling voor bewoners en bedrijven. In hoofdlijnen kan daarbij gekozen worden uit twee verschillende systemen:

1. Een combinatie van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren: bewoners en bedrijven kunnen een vergunning krijgen, waarmee zij gebruik mogen maken van de betaalde parkeerplaatsen.

² Onder bepaalde voorwaarden kunnen gemeenten wel een vergoeding krijgen voor gemaakte handhavingskosten ter hoogte van € 25,- per uitgeschreven bon.

2. Een scheiding van betaalde parkeerplaatsen voor bezoekers en een zone 'parkeren voor vergunninghouders' voor bewoners en bedrijven.

De eerste mogelijkheid sluit het beste aan bij de situatie in Krimpen aan den IJssel. In enkele gebieden is de parkeerdruk zo hoog, dat dubbelgebruik van de parkeer ruimte door verschillende doelgroepen noodzakelijk is. Bij het tweede systeem wordt de beschikbare parkeergelegenheid minder efficiënt gebruikt. Een ander voordeel voor de gemeente van het eerste systeem is dat parkeerovertredingen fiscaal afgedaan worden: er wordt een 'naheffingsaanslag' opgelegd aan parkeerders die geen parkeerbelasting hebben voldaan. De inkomsten van een dergelijke naheffingsaanslag komen ten goede aan de gemeente, terwijl inkomsten uit boetes voor foutparkeren (zoals ook parkeren in een zone voor vergunninghouders) naar de rijksoverheid gaan².

Omzetting van de parkeerschijfzone naar parkeren exclusief voor vergunninghouders (systeem 2) is alleen mogelijk als elders voldoende compenserende parkeerplaatsen voor kortparkerende bezoekers kunnen worden geboden. Rond winkelcentra is dat niet het geval en is alleen een gecombineerd systeem van betaald parkeren met vergunningen (waarmee men op betaalde plaatsen mag parkeren) een reëel alternatief voor een parkeerschijfzone. Nadeel van een vergunninghouderssysteem is dat er kosten mee gemoeid zijn. Deze worden normaliter bij de aanvrager (burger) neergelegd. Dat maakt dat dit vooraf vaak tot weerstand leidt bij deze burgers.

Regulering in woongebieden



Indien in de toekomst in de woongebieden rondom een winkelcentrum ook regulering nodig is, kan hetzelfde systeem ook daar worden ingevoerd³. Het voordeel daarvan is dat bezoek van bewoners ook overal kan parkeren, zij het betaald (tegen een laag tarief, zie ook hierna). In de omliggende woongebieden is echter minder functiemenging noodzakelijk, zodat hier ook gekozen kan worden voor een zone 'parkeren voor vergunninghouders'. Op momenten dat de vergunninghouders weg zijn,

kunnen de parkeerplaatsen niet door anderen worden gebruikt. Deze keuze wordt daarom alleen aanbevolen voor gebieden waar uitsluitend bestemmingsverkeer gewenst is. Voor bezoek van bewoners is in dit systeem een aanvullende regeling nodig:

- of er worden in het gebied toch nog enkele betaalde parkeerplaatsen gemaakt voor bezoekers;
- of er worden aparte bezoekersvergunningen uitgegeven (papieren vergunningen, kraskaarten of digitale bezoekerspassen).

Het kenmerk van bezoekersvergunningen is dat het gebruik hiervan gemaximeerd is (bijvoorbeeld maximum 30 dagen per kwartaal), om onbedoeld gebruik door langparkeerders te voorkomen⁴.

³ Mits dit aansluit bij de regeling in het centrum/oude kom: zolang daar nog sprake is van een parkeerschijfzone, ligt betaald parkeren in de woonwijken eromheen niet voor de hand.

Reguleringstijden en tarieven

De reguleringstijden moeten aansluiten bij de momenten waarop zich parkeerproblemen (kunnen) voordoen. In de regel is dat tijdens winkelopeningstijden. In principe is het mogelijk om met de reguleringstijden te differentiëren naar gebied (bijvoorbeeld langere werking bij avondfuncties) of naar parkeerduur. Het is onwenselijk dat al te veel verschillende regelingen naast elkaar bestaan, om onduidelijkheid te voorkomen.

Eventuele parkeertarieven moeten eveneens in overeenstemming zijn met de ernst van de parkeerproblematiek en met de kwaliteit van de centrumgebieden (in vergelijking met concurrerende winkelgebieden). De omvang en kwaliteit van het winkelaanbod en de voorzieningen in Krimpen aan den IJssel rechtvaardigen eventuele invoering van betaald parkeren, mits gestart wordt met een relatief laag tarief. Over het algemeen geldt:

- naarmate de afstand tot het drukke centrum toeneemt, nemen de tarieven verder af;
- parkeervergunningen voor bewoners zijn over het algemeen goedkoper dan vergunningen voor bedrijven.

Waar de parkeerdruk dit toelaat kan de mogelijkheid geboden worden om aparte dag- of weekkaarten te kopen.

⁴ Speciale bezoekersregelingen komen in veel gemeenten ook voor in gebieden met betaald parkeren, waarbij het tarief te hoog wordt geacht voor bezoek van bewoners. De regeling heeft dan tot doel om bezoek van bewoners tegen (sterk) gereduceerd tarief parkeergelegenheid te bieden.

B.1.2 Vrachtwagenparkeren

Binnen de bebouwde kom van Krimpen aan den IJssel geldt op basis van de APV een verbod om voertuigen langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter te parkeren. Toch is er behoefte om vrachtwagens binnen de gemeente te kunnen parkeren. Hiervoor is in 2012 een parkeerterrein voor 40 vrachtwagens aan de Van Utrechtweg gerealiseerd. Op dit terrein kunnen vrachtwagens, tegen betaling, op een afgesloten terrein worden geparkeerd. Vooral bedrijven en bewoners uit de gemeente maken van deze faciliteit gebruik. Voor incidentele bezoekers, voornamelijk buitenlandse chauffeurs, is aan de Van der Hoopstraat een weggedeelte gereserveerd waar vrachtwagens geparkeerd mogen worden. Om te voorkomen dat vrachtwagens gedurende langere aaneengesloten tijd gebruik maken van de parkeergelegenheid aan de Van Utrechtweg, is parkeren van vrachtwagens alleen tussen 16.00 en 07.00 uur toegestaan.

B.1.3 Uitwegen

Regelmatig komen er aanvragen binnen bij de gemeente voor de aanleg van een uitweg. Voor het realiseren van een uitweg is een omgevingsvergunning nodig. Voor verlening van de vergunning wordt de aanvraag op diverse vakcriteria getoetst, waaronder de verkeerskundige criteria. Uitgangspunt van de verkeerskundige toetsing is dat een nieuwe uitweg als doel moet hebben om het parkeren op eigen erf mogelijk te maken. Nadeel van het uitbreiden van parkeren op eigen terrein is dat dit het parkeren in de openbare ruimte beperkt, met name voor bezoekers.

Per saldo blijft het aantal parkeerplaatsen gelijk, maar dan moet de verkrijger van de vergunning wel daadwerkelijk op eigen erf parkeren. Het heeft dan ook de voorkeur dat door de uitweg meer dan één auto op eigen erf kan worden geparkeerd. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is plaatsing van het voertuig op eigen terrein ten opzichte van de voorgevel (rooilijn) van belang. Het voertuig moet daarom altijd geheel of gedeeltelijk achter de voorgevelrooilijn geparkeerd kunnen worden.

Ten behoeve van de toetsing van aanvragen voor uitwegen leidt dit tot de volgende criteria:

1. geen uitweg op een gebiedsontsluitingsweg;
2. geen uitweg op een kruispunt van wegen;
3. uitweg in principe altijd gelegen aan de kant van de voorgevel van de woning en maximaal 3 meter breed;
4. alleen als het voertuig geheel of gedeeltelijk achter de voorgevelrooilijn kan worden geparkeerd;
5. ten behoeve van bezoekers parkeren moeten in de straat altijd parkeermogelijkheden overblijven conform de norm van 0,3 parkeerplaatsen per woning;
6. groen (bijvoorbeeld boom) moet -op kosten van aanvrager- gecompenseerd worden;
7. een eventueel aanwezige groenstrook mag niet onderbroken worden.

Vergunning moet altijd worden verleend onder de voorwaarde dat ten minste één (op dat adres geregistreerde) auto op eigen erf geparkeerd moet worden.

B.1.4 Gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Krimpen aan den IJssel heeft de doelstelling om gehandicapten zo goed mogelijk te faciliteren. Daarom zullen voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken worden aangeboden. De ruimte in Krimpen aan den IJssel, en zeker parkeerruimte, is schaars. Daarom is het van belang om heldere spelregels te formuleren.

De houder van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart mag:

- gratis en zonder parkeerduurbepering op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen parkeren;
- zonder parkeerduurbepering op een gehandicaptenparkeerplaats in de parkeerschijfzone parkeren;
- maximaal 3 uren op een locatie met een parkeerverbod parkeren.

Naast deze algemene regels kunnen bewoners die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart Bestuurder in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Om hiervoor in aanmerking te komen geldt onder andere dat de bewoner niet kan beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein en in het bezit moet zijn van een voertuig. De gehandicaptenparkeerplaats wordt zo dicht mogelijk bij de entree van de woning gerealiseerd. De kosten voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats zijn voor rekening van de aanvrager. Nabij publieke voorzieningen moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats zijn. De locatie van deze parkeerplaatsen moet zo dicht mogelijk bij de entree van het gebouw liggen. De afstand tot de entree moet minder dan 100 meter zijn. Op grote (openbare) parkeerterreinen moet 1 op de vijftig parkeerplaatsen een gehandicaptenparkeerplaats zijn.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32