

Notitie “de grote kruising”

Inleiding

De Algeracorridor is cruciaal voor de ontsluiting van de Krimpenerwaard richting Rotterdam. Calamiteiten op de Algeracorridor kunnen grote economische en maatschappelijke consequenties hebben.

Verschillende overheden managen en beheren verschillende onderdelen van de corridor. De gemeente Krimpen aan den IJssel is sinds 1990 eigenaar en beheerder van de aanbrug en de kruising van de N210 (C.G. Roosweg) met de Nieuwe Tiendweg en de Industrierweg (hierna: de grote kruising).

Het is echter evident dat niet alleen de gemeente Krimpen aan den IJssel, maar ook andere overheden, namelijk Provincie Zuid-Holland, ministerie van I&W (Rijkswaterstaat), gemeente Capelle aan den IJssel en gemeente Krimpenerwaard een groot belang hebben bij een goed functionerende Algeracorridor.

In de zomer van 2016 heeft de gemeente groot onderhoud aan de aanbrug uitgevoerd. In die periode is ook begonnen met de voorbereidingen voor groot onderhoud van de grote kruising.



De grote kruising is grotendeels gefundeerd op palen. Deze onderheide constructie is samengesteld uit een betonbak die kort na 1940 is gebouwd en uitbreidingen met een betonplaat uit 1960 en een 2^e betonplaat van na 1960 (1973/1998).

Daarnaast zijn er in 1996, in verband met het maken van de Wethouder Hoogendijktunnel, kort bij het kruispunt aan de westzijde funderingsbakken gesloopt. Ditzelfde is gebeurd tijdens de reconstructie van de N210, door de Provincie Zuid-Holland in 2010, aan de oostzijde van het kruispunt.

Gewaarschuwd door schades op het traject richting Schoonhoven, waar een gelijksoortige funderingsconstructie aanwezig was die op diverse plaatsen bezweek, is er vanaf 2009 een monitoringsprogramma opgezet. Deze metingen zijn vanaf 2014 maandelijks uitgevoerd.

Uit de monitoring blijkt dat sprake is van een langzame, maar zekere zakking. Om de bereikbaarheid van onze gemeente en de doorstroming voor de korte termijn te waarborgen worden (te veel) verzakte delen van de kruising sindsdien met enige regelmaat met asfalt geëgaliseerd.

In 2014 is een calamiteitenplan vastgesteld. Indien er sprake zou zijn van een plotseling geheel of gedeeltelijk bezwijken van de fundering, biedt het calamiteitenplan handelingsperspectieven voor het omleiden van het verkeer.

Één van de adviezen uit dit plan was het realiseren van een 'calamiteitendoorsteek' vanaf de rotonde 'Carpe Diem' naar de Lekdijk. In 2016 is besloten om deze mogelijke verbinding samen met de gemeente Krimpenerwaard te verkennen. Helaas heeft deze verkenning nog niet tot een besluit van de gemeente Krimpenerwaard geleid om deze weg aan te leggen.

In 2017 heeft de gemeente daadwerkelijk besloten om voorbereidingen te treffen voor een reconstructie van het kruispunt die – bij voorkeur – in 2021 uitgevoerd zou moeten worden. Doel van de reconstructie is tweeledig:

1. groot onderhoud en/of vervanging van de fundering;
2. verbetering van de verkeersdoorstroming.

Belangrijke randvoorwaarde is dat de reconstructie op een zodanige manier (gefaseerd) kan worden uitgevoerd dat het verkeer (auto, fiets, openbaar vervoer) zo min mogelijk hinder ondervindt.

Verkenningfase (civiel-technisch)

Zoals hiervoor al aangegeven heeft de gemeente in 2017 besloten om voorbereidingen te treffen voor een reconstructie van het kruispunt die in 2021 uitgevoerd zou moeten worden.

Tot 2014 heeft de gemeente geprobeerd om de onderheide constructie technisch (beter) in kaart te brengen. Daarvoor zijn contacten gelegd met de Provincie en Rijkswaterstaat. Ook is onderzoek ter plaatse verricht. Doel van dit (dossier)onderzoek was om de technische levensduur van de fundering vast te stellen en op basis daarvan het uitvoeringsjaar voor groot onderhoud en/of vervanging te bepalen. Dat is helaas niet mogelijk gebleken.

In de periode mei/september 2015 heeft een marktconsultatie plaatsgevonden met bedrijven in de markt die geïnteresseerd zijn om als mogelijke opdrachtnemer te fungeren voor groot onderhoud en/of vervanging van de fundering van de grote kruising. Op 29 mei is het marktconsultatiedocument gepubliceerd op TenderNed, met daarin een toelichting van de problematiek, doelstellingen, procedure, voorwaarden, beschikbare informatie en consultatievragen. Vervolgens is op 11 juni een informatiebijeenkomst gehouden met een nadere toelichting, waarbij zes marktpartijen aanwezig zijn geweest.

Uit de gesprekken met de geconsulteerde marktpartijen is gebleken dat de gemeente Krimpen aan den IJssel te maken heeft met een technisch complexe situatie. De antwoorden uit de marktconsultatie hebben daarbij wel inzicht gegeven in de mogelijke maatregelen. Eén van de deelnemende partijen geeft aan dat nader onderzoek nog betere informatie zal geven over de gewenste oplossing en de haalbaarheid hiervan.

In oktober 2017 was sprake van een uitzonderlijke schade aan het wegdek van de busbaan nabij het kruispunt. Vervolgens is gedurende 3 maanden intensief gemeten. In deze periode werden aanzienlijke verzakkingen van het wegdek gemeten op een rijbaan met slechts enkele voertuigen per uur. Ook het schadebeeld vormde aanleiding om verdergaand onderzoek te doen naar de fundering.

Uit het schadebeeld is de conclusie getrokken dat er een risico is voor het (gedeeltelijk) verzakken van de onderzochte bak of het verzakken van meerder bakken ('domino effect'). Er bestaat een reële kans dat deze betonnen bak plotseling bezwijkt. De gelijksoortige constructie van de (oude) N-210 heeft aangetoond dat hierdoor snelle verzakkingen kunnen optreden. Op basis daarvan is het calamiteitenplan geactualiseerd en een concreet plan van aanpak opgesteld.

De beoogde reconstructie van het kruispunt wordt vooralsnog in 2021 uitgevoerd. De urgentie is inmiddels duidelijk. Men dient zich te realiseren dat een calamiteit vóór 2021 mogelijk nadelige gevolgen heeft voor de werkelijke reconstructie, alsmede substantiële kosten met zich mee brengt.

Verkenningfase (verkeerskundig)

Aan Goudappel Coffeng is in 2017 opdracht gegeven om een (nieuw) verkeersmodel te maken voor het wegtracé tussen het Capelseplein en de Krimpenerbosweg. De huidige situatie is gesimuleerd op basis van telcijfers uit november en december 2017, aangevuld met gecorrigeerde tellingen uit 2012. De verkeerslichten op de corridor 'tellen' het verkeer dat zij verwerken. Deze telcijfers zijn verwerkt tot een herkomst-bestemming matrix. Daarbij is aangenomen dat de verkeersvraag 5% hoger is dan geteld. De telcijfers zijn namelijk te laag, omdat de Algeracorridor in de huidige situatie niet alle verkeer kan verwerken.

Op de Algeracorridor rijden veel bussen. Om dit goed te simuleren zijn alle buslijnen en vertrektijden overgenomen uit de openbaar vervoer database (NDOV) van Nederland. De bussen rijden volgens de dienstregeling van december 2017. Voor het jaar 2030 is dit gelijk gehouden.

Het verkeersmodel in VISSIM-simulatie is vervolgens getoetst aan Google Maps 'floating car data'. Google verzamelt deze data realtime en 'weet' hoe hard er wordt gereden. Om het verkeersmodel te toetsen is de vertraging/file vergeleken met Google Maps.

Tenslotte is het verkeersmodel getoetst voor het jaar 2030. De verkeersintensiteit in 2030 is bepaald op basis van het macroscopische verkeersmodel MRDH (beschikbaar sinds 1 januari 2018). De gecorrigeerde telcijfers zijn opgehoogd met de verkeersgroei die per 'tak' van de kruising uit het verkeersmodel MRDH blijkt. Gemiddeld komt dit neer op een verkeersgroei van 5%.

In het verkeersmodel is zodoende een 'typisch' filebeeld in de ochtend- en avondspits te zien. Op basis daarvan zijn de knelpunten in de Algeracorridor (opnieuw) in beeld gebracht. Het gaat om de volgende knelpunten.

- *Algemeen*
 - De (absolute) prioriteit voor de buslijnen bij de VRI's (met name op de Algeraweg vóór de Algerabrug en bij de grote kruising).
- *Richting Rotterdam*
 - Enkele rijstrook op Nieuwe Tiendweg (tussen Burgemeester Aalberslaan en Van Ostadelaan).
 - Beperkte capaciteit voor en op de Algerabrug.
 - Conflict rechtsaf vanaf Algeraweg naar Ketensedijk met wisselstrook (onmiddellijk na de Algerabrug).
 - Enkele rijstrook tussen Algerabrug en Capelseplein.
 - Beperkte capaciteit op Algeraweg linksaf bij Capelseplein.
- *Richting Krimpenerwaard*
 - Beperkte capaciteit rechtsaf op Van Rijckevorselweg voor Capelseplein.
 - VRI bij Ketensedijk leidt tot wachtrij voor (en slechte benutting van) wisselstrook. **sta** Rechtsaf op C.G. Roosweg richting Industrieweg is te kort.
 - De 'oversteek' linksaf vanaf wisselstrook naar Nieuwe Tiendweg kruist meerdere rijrichtingen.

In meer algemene zin is ook de kwetsbaarheid van de verbinding een knelpunt. De kwetsbaarheid is feitelijk alleen op te lossen met een tweede oeververbinding.

Buiten de ochtend- en avondspits zijn tenslotte de brugopeningen nog een belangrijke bron van filevorming. Dit knelpunt kan worden terug gedrongen door het aantal brugopeningen (verder) te beperken.

Het verkeersmodel en de knelpuntenanalyse zijn vervolgens gebruikt om verschillende plannen en ideeën te toetsen die op en rondom de grote kruising gerealiseerd kunnen worden.

Verkenningfase (informatie over voortgang)

De gemeenteraad is meerdere keren uitgebreid geïnformeerd over de voortgang van de verkenningfase. Daarbij is ook aangegeven welke concrete maatregelen getroffen kunnen worden en welke maatregelen als niet haalbaar of effectief beschouwd worden .

Ook in het Bestuurlijk Platform Oostflank heeft de voortgang van de verkenningfase op de agenda gestaan. Tenslotte is het overleg met de MRDH gezocht over de mogelijkheden om subsidie voor 'benuttingsmaatregelen' te krijgen in het kader van het MIRT Gebiedsprogramma Rotterdam Den Haag of via de reguliere subsidiekanalen.

In de commissievergadering van 11 januari 2018 is onder andere aangegeven dat het – gelet op de geconstateerde verzakkingen – nodig is om al in 2018 een start te maken met de voorbereidende werkzaamheden, meer in het bijzonder het (gedeeltelijk) omleggen van de kabels en leidingen.

Op 18 juni heeft de raad een krediet beschikbaar gesteld voor het omleggen van de kabels en leidingen. Inmiddels is dit deelproject in uitvoering.

Verder is in de commissievergadering van januari 2018 aangegeven dat in het laatste kwartaal van het jaar aan de raad zal worden voorgesteld om de verkenningfase af te sluiten en een (nieuw) krediet beschikbaar te stellen voor de volgende fase.

Inmiddels heeft het college een 'voorkeursalternatief' bepaald, waarmee de verkenningfase kan worden afgerond.

Besluit gemeenteraad

In de vergadering van 13 december 2018 heeft de gemeenteraad een (deel)krediet voor (de volgende fase van) het project beschikbaar gesteld. Anders dan bij de kabels en leidingen ging het hierbij om een krediet voor (voorbereidende) werkzaamheden die vooruitlopen op de definitieve, op **verbetering van de verkeersdoorstroming** gerichte inrichting van de grote kruising.

Tegelijkertijd zijn deze voorbereidende werkzaamheden noodzakelijk om daarmee (letterlijk) ruimte te creëren om het andere doel van dit project te realiseren: **het feitelijke groot onderhoud en/of de vervanging van de fundering**. Veel van de voorbereidende werkzaamheden zijn daarmee onomkeerbaar. Het zijn geen tijdelijke of flankerende maatregelen.

Doelstelling(en)

In algemene zin is de doelstelling van dit project het plegen van het noodzakelijke groot onderhoud aan de (fundering van de) grote kruising.

In combinatie met de herontwikkeling van Centrum-Zuid biedt dit project de mogelijkheden om grote kruising en toeleidende wegen zodanig te herinrichten dat de afwikkeling en veiligheid van alle modaliteiten (auto, openbaar vervoer en fiets) worden verbeterd en het gebruik van openbaar vervoer en fiets wordt bevorderd.

Meer concreet willen we de volgende effecten bereiken.

1. Fundering grote kruising vernieuwen
2. Voertuigverliesuren in ochtend- en avondspits verminderen
3. Reistijden bus tussen centrum Krimpen aan den IJssel en Capelsebrug verminderen
4. Fietsroutes naar Algerabrug verbeteren (kwaliteit en verkeersveiligheid)
5. Werkzaamheden zodanig faseren dat het verkeer (auto, fiets, openbaar vervoer) tijdens de feitelijke reconstructie zo min mogelijk overlast ondervindt
6. De (voorbereidende) werkzaamheden die nodig zijn om de feitelijke reconstructie uit te voeren, zodanig faseren dat de voorbereidende werkzaamheden meteen in definitieve vorm kunnen worden uitgevoerd (zo min mogelijk tijdelijke maatregelen)

Het 'voorkeursalternatief'

Uit de rapportage van Goudappel Coffeng wordt duidelijk dat niet kan worden volstaan met het nemen van maatregelen óp de kruising, wat oorspronkelijk het uitgangspunt was. Het nemen van een dergelijk 'beperkt' besluit zou een gemiste kans zijn.

Het nemen van extra maatregelen in de directe omgeving van de kruising en met name de combinatie van maatregelen versterkt de beoogde effecten. Het hierna omschreven 'voorkeursalternatief' bevat een 'keten' van maatregelen, die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en elkaar versterken.

➤ Algemeen

1. Realiseren (tijdelijke) verbinding N210-Lekdijk

- Biedt mogelijkheid voor het creëren van een (tijdelijke) omleidingsroute vanuit en naar de Krimpenerwaard tussen rotonde Carpe Diem via Lekdijk/Industrieweg naar grote kruising
 - Verbeterd ontsluiting bedrijven Krimpen aan de Lek en Stormpolder (tijdens realisatie van het project)
 - Sorteert voor op mogelijke veerverbinding en/of oeververbinding Krimpenerwaard-Ridderkerk
2. Ontvlechten van fiets, openbaar vervoer en auto
- Kruisend verkeer van bussen bij grote kruising zoveel mogelijk voorkomen
 - P+R verplaatsen richting gemeente Krimpenerwaard
 - Nieuwe P+R is bij voorkeur al beschikbaar vóór 2021 (uitvoeringsjaar fundering). Anders is wellicht een tijdelijke voorziening nodig.
 - Bij de kruising Nieuwe Tiendweg/Van Ostadelaan/Boerhaavelaan zo min mogelijk overstekende fietsers
 - Fietsroutes naar Algerabrug verbeteren
 - Vanaf gemeentegrens met Krimpenerwaard tot aanbrug
 - Grotendeels vrije fietsroute door Centrum-Zuid naar de Wethouder Hoogendijktunnel
- *Aanvullend richting Rotterdam*
- Vergroten capaciteit Nieuwe Tiendweg (extra rijbanen) richting wisselstrook
- *Aanvullend richting Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard*
- Vergroten capaciteit C.G. Roosweg door verlengen rechtsaf richting Industrieweg
 - Wisselstrook beter benutten

Om dit ‘voorkeursalternatief’ te kunnen realiseren is het nodig om de ontsluiting van het centrum van de gemeente te wijzigen ten opzichte van zowel de huidige situatie als van de situatie zoals beschreven in de Centrumvisie. Meer concreet kan c.q. moet:

- de Albert Schweitzerlaan (in combinatie met het busstation en de P+R) worden ‘opgeheven’
- het profiel van de Boerhaavelaan worden aangepast (inclusief het toevoegen van nieuwe bushaltes, waarmee de haltes aan het Raadhuisplein komen te vervallen)
- een nieuwe fietsroute worden gerealiseerd vanaf de Nieuwe Tiendweg (ter hoogte van Buys Ballotsingel) naar de Wethouder Hoogendijktunnel

De herontwikkeling van Centrum-zuid biedt de mogelijkheden om dit – in overleg met QuaWonen en andere eigenaren in dit gebied – gefaseerd te realiseren.

Het herontwerp van de ontsluiting van het centrum maakt het ook nodig om de routes voor het bevoorradingsverkeer en de routing voor kort en lang parkeren tegen het licht te houden.

Toelichting maatregelenpakket

- *Halteren langs de CG Roosweg*

In de verkeerssimulaties is zichtbaar dat de kruisende bussen van en naar het busstation in de huidige situatie zorgen voor een aanzienlijke vertraging in de doorstroming. Een belangrijke wijziging ten behoeve van de bevordering van de doorstroming van zowel het openbaar vervoer als het autoverkeer is daarom het realiseren van bushaltes direct langs de CG Roosweg voor de (doorgaande) buslijnen richting de Krimpenerwaard. Op deze manier wordt geanticipeerd op de mogelijkheid van hoog frequent openbaar vervoer (R-net).

Na aanleg van de nieuwe haltes blijft de lijnvoering van de RET-bussen en van lijn 196 (richting Ouderkerk) in beginsel ongewijzigd. Deze lijnen gaan via de (vernieuwde) Boerhaavelaan van en naar het Raadhuisplein rijden.

- *Verleggen wisselstrook*

Ten behoeve van het halteren van de bussen langs de CG Roosweg moet de wisselstrook worden verlegd. Voorzien is in een perron met een (rolstoeltoegankelijke) opstelplaats voor meerdere bussen. Dit vraagt de nodige ruimte.

Consequentie hiervan is dat de Wethouder Hogendijktunnel moet worden verlengd. Hiervoor zal een 'overkluizing' worden gebouwd.

- *Wisselstrook beter benutten*

Door het aanleggen van een tweetal banen "Krimpen-in" op het eerste stuk van de Nieuwe Tiendweg verbetert de doorstroming. Dit geldt met name voor de avondspits. Concreet betekent dit namelijk dat verkeer vanaf de hoofdrijbaan CG Roosweg én vanaf de wisselstrook gelijktijdig de gemeente in kan rijden (en pas later op de Nieuwe Tiendweg samenvoegen).

- *Verlenging rechtsaf-strook richting Industrieweg (Stormpolder, Krimpen aan de Lek)*

Uit de verkeerssimulaties blijkt dat de doorstroming van verkeer naar de Krimpenerwaard vooral belemmerd wordt door verkeer dat rechtsaf naar de Industrieweg wil afslaan. De rechtsaf-strook voor dit verkeer blijkt in de praktijk te kort. Het verlengen van deze strook is een belangrijke ingreep om de doorstroming richting de Krimpenerwaard (en Langeland) te bevorderen.

- *Extra rijstrook Nieuwe Tiendweg ter hoogte van de kruising Van Ostadelaan/Boerhaavelaan*

De verkeersmodellen laten zien dat een aanzienlijke verbetering kan worden gerealiseerd door het opwaarderen van de kruising Nieuwe Tiendweg/Van Ostadelaan/Boerhaavelaan naar een 'viertak model' (4 gelijkwaardige verkeersstromen). Dit betekent dat zowel Krimpen in als Krimpen uit op de Nieuwe Tiendweg ter plaatse van de genoemde kruising een extra rijstrook wordt aangelegd. De afslag naar de Albert Schweitzerlaan komt te vervallen.

- *De Boerhaavelaan zal worden ingericht als wijkontsluitingsweg.*

De veiligheid van het fietsverkeer kan sterk verbeterd worden door het realiseren van andere routes. Concreet gebeurt dit door het aanleggen van een nieuwe route door Centrum-zuid én door het verbeteren van de fietsroute langs de Nieuwe Tiendweg.

Overigens zijn de genoemde maatregelen voor het fietsverkeer ook nodig om ruimte te maken voor de hierboven genoemde extra autorijstroken op de Nieuwe Tiendweg.

- *Realisatie nieuwe fietsenstalling*

De huidige fietsenstalling ligt – na alle aanpassingen – niet langer op een logische plek. Overwogen wordt om in Centrum-Zuid een nieuwe fietsenstalling te realiseren. Deze is op dit moment geprojecteerd langs een nieuw aan te leggen fietspad tussen Waardzicht en het politiebureau. Daarvoor zal een gedeelte van de bestaande singel moeten worden gedempt.

- *Fietsstraat Algerabrug/Rotterdamseweg/Treviso en Verbindingsweg*

De regionale fietsroute Schoonhoven-Rotterdam kan in onze gemeente een impuls krijgen door het transformeren van het gedeelte Rotterdamseweg tussen aanbrug en grote kruising in een 'fietsstraat'. In een dergelijke straat is de inrichting zodanig dat de auto 'te gast' is.

Ook zijn in het maatregelenpakket opgenomen een verbetering van de fietsaansluiting tussen de grote kruising en de gemeentegrens met Krimpenerwaard én een verbetering van de aansluiting op de aanbrug bij de Weteringsingel.

- *Realisatie ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Buys Ballotsingel en de Vincent van Goghlaan*

In een relatief laat stadium is geopperd om te onderzoeken of het mogelijk is om ter plaatse van de huidige oversteekvoorziening tussen de Buys Ballotsingel en de Vincent van Goghlaan een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers te maken (besluitvorming 1^e kwartaal 2019). Dat moet dan gepaard gaan met het fysiek onmogelijk maken dat fietsers (en voetgangers) de Nieuwe Tiendweg oversteken bij de Boerhaave- en Van Ostadelaan.

Voor fietsers en voetgangers levert dit een vlotte en veilige manier om de Nieuwe Tiendweg te kruisen.

Nieuwe P+R en verbindingsweg Lekdijk-N-210

De locaties voor beide genoemde voorzieningen liggen op het grondgebied van de gemeente Krimpenerwaard. Hierover lopen reeds de nodige gesprekken. Met name de realisatie op korte termijn van de (tijdelijke) verbindingsweg Lekdijk-N210 is nodig om ten tijde van de uitvoering van de reconstructie van de grote kruising de doorstroming/bereikbaarheid enigszins te waarborgen.

Planning

2019	1	Start creëren werkruimte
	2	Start Voorbereiden nieuwe wisselstrook
	3	
	4	Realisatie nieuwe fietsroute
2020	1	Start aanpak kruising Boerhaavelaan en Nieuwe Tiendweg Start realisatie nieuwe bushaltes
	2	
	3	Start reconstructie grote kruising
	4	
2021	1	
	2	
	3	
	4	
2022	1	
	2	Start realisatie 'fietsstraat' Rotterdamseweg

Aanpassing Algerabrug en/of Algeraweg

Alle maatregelen die getroffen worden, vinden plaats binnen de huidige 'configuratie' van de Algeraweg in Capelle aan den IJssel en de Alger(aan)brug met de wisselstrook. Indien en voor zover de capaciteit van Algeraweg en –brug kunnen worden verruimd, gaan de maatregelen uit het voorkeursalternatief beter 'renderen'. De gemeente gaat daarover nader in gesprek met de gemeente Capelle aan den IJssel en Rijkswaterstaat.

Welke maatregelen zijn overwogen, maar worden niet uitgevoerd

Het verkeersmodel van Goudappel Coffeng is ook benut om eerder benoemde ideeën (o.a. uit de samenleving) te simuleren. Meer concreet zijn een (turbo-)rotonde, een tunnelvariant, twee rijbanen rechtdoor richting Krimpenerwaard en een fietstunnel onder de Industrieweg op verkeerskundige effecten getoetst. Ook is de civiel-technische uitvoerbaarheid bekeken. Tenslotte heeft een (beperkte) kosten-baten analyse plaatsgevonden.

Voor deze vier maatregelen geldt dat ze civiel-technisch niet of slechts tegen hoge kosten uitvoerbaar zijn en dat de verkeerskundige effecten (relatief) klein zijn.

Gedragaanpak en innovatieve mobiliteitsaanpak

De werkzaamheden aan de grote kruising gaan (grote) hinder veroorzaken. Het is daarbij vooral zaak om het autoverkeer zoveel mogelijk te beperken. Daarom wordt een aantal maatregelen voor fiets en openbaar vervoer nadrukkelijk in de eerste fase(s) van het project uitgevoerd.

Weggebruikers worden straks zo gericht mogelijk benaderd om hen te 'verleiden' van de fiets of openbaar vervoer gebruik te (gaan) maken. Dat leidt tevens tot een bijdrage aan de CO2-doelstellingen van de MRDH en van onze gemeente.

En verder is nog het volgende van belang. Het is van belang om de informatie over herkomst en bestemming in onze gemeente en in de Krimpenerwaard beter te benutten om zodoende (met name) het wegverkeer beter over de (hoofd)wegenstructuur te ‘verdelen’.

In algemene zin is het straks van belang om bewoners van Krimpen aan den IJssel zoveel mogelijk (ook in de avondspits) gebruik te laten maken van de wisselstrook. Andersom zou autoverkeer met de bestemming Krimpenerwaard zo min mogelijk van het wegennet binnen de Krimpense bebouwde kom gebruik moeten maken. Daarom verruimen we zowel de capaciteit van de wisselstrook (en de Nieuwe Tiendweg) als de capaciteit van de C.G. Roosweg.

In onderstaande tabel wordt een meer gedetailleerde, eerste poging gedaan om herkomst en bestemming te koppelen aan voorkeursroutes.

Herkomst / Bestemming	Voorkeursroute
Oud-Krimpen	C.G. Roosweg, Rotterdamseweg
Kortland-Noord	Wisselstrook, Nieuwe Tiendweg
Kortland-Zuid	Wisselstrook, Nieuwe Tiendweg
Boveneind	Wisselstrook, Nieuwe Tiendweg
Langeland	C.G. Roosweg, Krimpenerbosweg
Lansingh-Zuid	C.G. Roosweg, Krimpenerbosweg
Bedrijventerreinen (Stormpolder, Parallelweg, De Krom, De Noord, De Zaag)	C.G. Roosweg, Industrierweg N210, Lekdijk
Krimpen aan de Lek	C.G. Roosweg, Breekade N210/Lekdijk
Ouderkerk	C.G. Roosweg, Zijdeweg
Krimpenerwaard-West	N210
Krimpenerwaard-Oost	N207, N216

Op basis van deze eerste ‘oefening’ wordt straks een project gestart om tot gedragsverandering te komen. Doel van het project is om weggebruikers (vraag) beter over het wegennetwerk (aanbod) te verdelen. De komende tijd zal dit nog nader worden uitgewerkt.

Communicatie

Er is een omgevingsmanager aangesteld, te weten de heer Ruud de Vos. Hij is aanspreekpunt voor dit project. Door te luisteren probeert de omgevingsmanager rekening te houden met verschillende wensen en belangen. Ruud de Vos is bereikbaar via het contactformulier op de website www.degrotekruising.nl. Ook kunt u hem bereiken via het telefoonnummer 06 55 21 60 82. Op termijn houdt hij ook spreekuur in een informatiecentrum vlakbij de grote kruising.

Voor alle relevante en actuele informatie met betrekking tot het project wordt verwezen naar de website www.degrotekruising.nl.

Hier staat ook de informatie over hoe te handelen in geval van incidenten en calamiteiten (in eerste instantie is politie hiervoor het eerste aanspreekpunt via tel. 0900 – 8844).