

NOTA VAN INSPRAAK

Inleiding

De gemeente Krimpen aan den IJssel heeft plannen voor de herinrichting van de grote kruising C.G. Roosweg, Nieuwe Tiendweg en Industrieweg. Doelstelling van het project “de Grote Kruising” is enerzijds het realiseren van het noodzakelijk groot onderhoud aan de fundering van de grote kruising. Anderzijds biedt het project de mogelijkheid om de grote kruising én de toeleidende wegen zodanig in te richten dat daarmee het gebruik, de afwikkeling én de verkeersveiligheid van het openbaar vervoer, de fiets en de auto wordt bevorderd

De projectplannen zijn op verschillende manieren openbaar gemaakt, onder andere via de website www.degrotekruising.nl en tijdens een inloopbijeenkomst op 14 februari 2019.

Voor het plan is van 4 februari 2019 tot 15 maart 2019 een inspraakprocedure gehouden.

Binnen deze periode hebben 10 personen een inspraakreactie bij de gemeente ingediend.

Voorafgaand aan de inspraakperiode is al een protestbrief ontvangen van bewoners aan de Rotterdamseweg. Daarnaast hebben twee gesprekken plaatsgevonden met eigenaren van omliggende percelen. Deze protestbrief en de gespreksverslagen zijn betrokken bij de inspraakprocedure en worden beantwoord in deze Nota van Inspraak.

Inspraaknummer	Datum ontvangen	
1	10-12-2018	
2	13-02-2019	
3	14-02-2019	
4	14-02-2019	
5	14-02-2019	
6	14-02-2019	
7	14-02-2019	
8	14-02-2019	
9	19-02-2019	
10	19-02-2019	
11	21-02-2019	
12	20-02-2019	
13	04-03-2019	

In deze Nota van Inspraak worden de inspraakreacties samengevat en voorzien van een reactie. Daarnaast is aangegeven of de reactie mogelijk kan leiden tot aanpassing van de projectplannen.

Inspraakreacties

1.	Inspraakreactie 1 (gedateerd 10 december 2018)		
	<i>Samenvatting inspraakreactie</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	Kanttekeningen worden geplaatst bij de procesmatige gang van zaken. Reclamanten zijn nooit betrokken geweest bij de besluitvorming rond de bushaltes terwijl deze plannen wel een grote impact hebben op de directe leefomgeving.	De gemeente heeft er bewust voor gekozen om –alvorens met de projectplannen naar buiten te treden- eerst de raadscommissie te informeren. Het is van belang dat de gemeenteraad fiat geeft over een dergelijk belangrijk project, alvorens daarover het gesprek met de bewoners aan te gaan. In de inspraakprocedure is de gemeente in gesprek gegaan om heel goed na te gaan welke reacties het plan bij omwonenden oproept. Die reacties worden stuk voor stuk gewogen en beoordeeld wordt of deze aanleiding zijn voor aanpassing van het plan. Belangrijke kanttekening hierbij is dat de gemeente daarbij alle belangen moet wegen, waardoor het soms niet mogelijk is tegemoet te komen aan individuele belangen.	n.v.t.
b.	De realisatie van de bushaltes leidt tot een sterke toename van remmend en optrekkend (bus)verkeer. Dit leidt tot geluidhinder. Ook stationair draaiende bussen hebben geluidsoverlast tot gevolg.	In opdracht van de gemeente wordt onderzoek gedaan naar de geluidseffecten van de voorgestelde realisatie van een bushalte langs de N210, zijde Rotterdamseweg. De resultaten van dit onderzoek worden na gereedkomen gedeeld en meegenomen in de integrale afweging van de definitieve locatie van de bushalte langs de Rotterdamseweg.	mogelijk
c.	Het remmend en optrekkend verkeer leidt ook tot een verminderde luchtkwaliteit en stankoverlast.	Ook voor de uitvoering van een onderzoek naar de luchtkwaliteit heeft de gemeente onlangs opdracht gegeven. Wanneer de resultaten beschikbaar komen, worden deze gedeeld en meegenomen in de afweging van de definitieve locatie van de bushalte.	mogelijk
d.	Door de nieuwe bushaltes ontstaat parkeer- en verkeersoverlast aan de zijde van de Rotterdamseweg door zowel fietsen als auto's.	De gemeente heeft in voorbereiding het herstratings- en rioleringsproject "Oud Krimpen, fase 1 t/m 4". Onderdeel van dit project is de (her)inrichting van de Rotterdamseweg als veilige fietsstraat. Hierbij wordt goed aandacht gegeven aan het fietsparkeren voor busgebruikers. Er volgt voor dit project te zijner tijd een afzonderlijke inspraakprocedure.	mogelijk

		De locatie van de beoogde fietsstalling vormt nog onderdeel van de nadere uitwerking.	
e.	Er ontstaan gevaarlijke situaties door jongeren die willen oversteken.	Bij de keuze voor de definitieve locatie van de bushalte zal het risico van overstekende jongeren op de C.G. Roosweg worden meegewogen. Zo nodig en mogelijk wordt een fysieke afscherming op de C.G. Roosweg geplaatst.	mogelijk
f.	De bushaltes worden gerealiseerd op het drukste verkeerspunt van Krimpen aan den IJssel. Hier is al regelmatig sprake van stilstaand verkeer, ook buiten de spits. Dit zal alleen maar erger worden.	De projectplannen zijn gebaseerd op het rapport “Verkeersafwikkeling op de Algeracorridor” van bureau Goudappel Coffeng, mei 2018. Met de nieuwe inrichting moet de kruising, inclusief de toeleidende wegen, het verkeer tot 2030 beter kunnen afwikkelen. Ook wanneer het verkeer jaarlijks nog met circa 5% groeit. Eén van deze verbeteringen is het laten vervallen van het huidige busstation en –hieraan gekoppeld- het realiseren van bushaltes langs de N210. Hiermee worden op de kruising tientallen afslaande bewegingen van lijnbussen die het busstation aandoen, weggenomen. Deze bussen hebben een forse impact op verkeerslichten en daarmee op de doorstroming rondom de kruising. In de toekomstige situatie zal het overgrote deel van de buslijnen geen afslaande beweging richting de Nieuwe Tiendweg meer maken, maar halteren langs de nieuw te realiseren busperrons aan de N210. Door een goed verkeerskundig ontwerp en afstemming met de busvervoerders wordt er geen filevorming voorzien ten gevolge van in- en uitvoegend busverkeer.	n.v.t.
g.	Gevreesd wordt voor een sterke toename van geluidsoverlast door wachtende en in- en uitstappende passagiers en vandalisme, met name in de avond- en nachtelijke uren.	Voor iedere beoogde locatie geldt dat er een taak is weggelegd voor ‘handhaving’ wanneer er sprake is van (geluids)overlast. Dit aandachtspunt zal worden meegenomen in de integrale afweging.	n.v.t.
h.	Gevreesd wordt voor gevaarlijke situaties door invoegend busverkeer.	Met een – in relatie tot de verkeersregelinstantie- goed ontwerp van de bushalte kunnen gevaarlijke situaties worden voorkomen. Een belangrijk gegeven daarbij is dat de bussen het overig verkeer voorrang moeten verlenen, aangezien de bushalte in het projectplan buiten de bebouwde kom is gesitueerd.	mogelijk
i.	Inspreker is niet gekend in alle verschillende varianten die zijn onderzocht. Verzocht wordt inzage te geven in alle relevante stukken.	Het is correct dat er verschillende alternatieven zijn overwogen. Een principiële hiervan (behoud van het busstation of halteren langs de N210) is verwoord in de rapportage van bureau Goudappel Coffeng (Verkeersafwikkeling op de Algeracorridor, mei 2018). Dit rapport is te	n.v.t.

		raadplegen via www.degrotekruising.nl . Overige naar voren gebrachte en besproken alternatieven zijn niet uitgewerkt in een notitie, aangezien deze op voorhand waren uit te sluiten, bijvoorbeeld vanwege technische onuitvoerbaarheid. De definitieve afweging zal in een nader advies worden vastgelegd.	
j.	Specifiek wordt inzage gevraagd in de Milieueffecten rapportage (MER).	Een MER is niet van toepassing voor dit project. Dit aangezien de aanpassing volgens het vigerend bestemmingsplan past binnen de huidige bestemming Desalniettemin is een onafhankelijk bureau opdracht verstrekt de eventuele effecten op geluid en luchtkwaliteit in kaart te brengen, waaronder een vergelijk tussen de bestaande en toekomstige situatie. De resultaten van dit onderzoek zullen na afronding openbaar worden gemaakt.	n.v.t.

2. Inspraakreactie 2 (gedateerd 13 februari 2019)			
	<i>Samenvatting inspraakreactie</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	Inspreker vraagt zich de noodzaak af van de herinrichting van de grote kruising. De verkeersdoorstroming momenteel is goed. Veranderingen hebben geen zin wanneer de flessenhals Algerabrug hetzelfde blijft.	De huidige fundatie van kruising is hard aan vervanging toe. Tegelijkertijd luidt de conclusie vanuit meerdere verkeerskundige onderzoeken ¹ , dat de doorstroming op de gehele Algeracorridor (het traject Capelseplein - rotonde N210 "Carpe Diem") te wensen over laat. Dit is de reden dat binnen het project verder is gekeken dan "slechts" het onderhoud aan de verharding van de grote kruising. Door de voorgestelde maatregelen moet het kruispunt, inclusief de toeleidende wegen, het verkeer tot 2030 beter kunnen afwikkelen. Ook wanneer het verkeer jaarlijks nog met circa 5% groeit.	n.v.t.
b.	De bushaltes betreffen een zeer ondoordacht plan. Het huidige busstation is goed bereikbaar voor iedereen in het hart van het dorp. Daarnaast is er voldoende parkeergelegenheid.	Het vervallen van het huidige busstation wordt als één van de verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie aangemerkt. Hieraan is gekoppeld het realiseren van busperrons langs de N210. Op deze manier worden op de kruising tientallen afslaan bewegingen van	mogelijk

¹ Waaronder: - Modelstudie optimalisatie Algeracorridor, oktober 2013 - DTV consultants
- Verkeersafwikkeling op de Algeracorridor, april 2018 - GoudappelCoffeng

		<p>lijnbusen die het busstation aandoen, weggenomen. Deze busen hebben een forse impact op verkeerslichten en daarmee op de doorstroming rondom de kruising. In de toekomstige situatie zal het het overgrote deel van de buslijnen geen afslaan beweging richting de Nieuwe Tiendweg meer maken, maar halteren langs de nieuw te realiseren busperrons aan de N210.</p> <p>Overigens heeft onderzoek uitgewezen dat de parkeerplaatsen bij het huidige busstation veelal niet worden gebruikt door inwoners van Krimpen aan den IJssel, maar door bewoners van omliggende plaatsen.</p> <p>Verder zijn bij vrijwel alle bushaltes in de gemeente fietsbeugels geplaatst, wat het op- en uitstappen bij een halte in de directe woonomgeving stimuleert en vergemakkelijkt.</p>	
--	--	---	--

3. Inspraakreactie 3 (gedateerd 2 januari 2019)			
	<i>Samenvatting inspraakreactie</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	<p>Inspreker vindt de bushalte halverwege de Rotterdamseweg zeer onwenselijk en spreekt de voorkeur uit voor een bushalte ter hoogte van Sierra Nova. Dit komt de doorstroming ten goede en zorgt voor minder overlast. Daarnaast zijn gebruikers sneller aan de overzijde van het tunneltje door de reeds aanwezige trap en kan de huidige groenstrook behouden blijven.</p>	<p>Voor de exacte locatiekeuze van de halte langs de Rotterdamseweg vinden nadere onderzoeken plaats. Ook wordt hierover overleg gevoerd met de busmaatschappijen.</p> <p>Na afronding van de onderzoeken en overleggen maakt de gemeente een integrale afweging. Hierbij worden ook de inspraakreacties betrokken. Het besluit over de definitieve locatiekeuze wordt openbaar gemaakt.</p>	mogelijk
b.	<p>Een bushalte op de beoogde locatie zorgt voor een verhoging van de geluidsoverlast door busen die stationair draaien en optrekken. Mogelijke elektrische busen bieden geen oplossing. Gevraagd wordt om een berekening van de verwachte toename van het geluid en mogelijke maatregelen wanneer de geluidsnormen worden overschreden.</p>	<p>In opdracht van de gemeente wordt onderzoek gedaan naar de geluidseffecten van de voorgestelde realisatie van een bushalte langs de N210, zijde Rotterdamseweg. Dit gebeurt overigens ook voor de effecten wat betreft de luchtkwaliteit.</p> <p>De resultaten van de onderzoeken worden na gereedkomen gedeeld en meegenomen in de integrale afweging van de definitieve locatie van de bushalte langs de Rotterdamseweg.</p> <p>Overigens wordt ook onderzocht de mogelijkheid van het plaatsen van een</p>	mogelijk

		geluidsscherm langs de Rotterdamseweg. Enerzijds omdat de woningen langs deze weg reeds op de zogenoemde "B-lijst" (lijst van woningen die in 1986 een geluidsbelastingen hadden tussen 60dB en 65dB) staan, anderzijds omdat een scherm tevens kan voorzien in het waarborgen van privacy.	
c.	Ook wordt gevraagd om rapportage die ingaat op het verhoogde fijnstof gehalte.	Ook voor de uitvoering van een onderzoek naar de luchtkwaliteit heeft de gemeente onlangs opdracht gegeven. Wanneer de resultaten beschikbaar komen, worden deze gedeeld en meegenomen in de afweging van de definitieve locatie van de bushalte.	mogelijk
d.	Gevraagd wordt hoe waardedaling van woningen wordt gecompenseerd.	Het aanleggen van een busperron langs de N210 past binnen de huidige verkeersbestemming van het geldende bestemmingsplan. Er is hiervoor dus geen wijziging of vrijstelling van het bestemmingsplan nodig. Op de website van de gemeente Krimpen aan den IJssel is meer informatie over planschade te vinden (https://www.krimpenaandenijssel.nl/producten_diensten).	n.v.t.
e.	Kanttekeningen worden geplaatst bij de communicatie vanuit de gemeente. Op eerdere protestbrieven is geen reactie ontvangen.	De gemeente heeft er bewust voor gekozen om –alvorens met de projectplannen naar buiten te treden- eerst de raadscommissie te informeren. Het is van belang dat de gemeenteraad fiat geeft over een dergelijk belangrijk project, alvorens daarover het gesprek met de bewoners aan te gaan. In de inspraakprocedure is de gemeente in gesprek gegaan om heel goed na te gaan welke reacties het plan bij omwonenden oproept. Die reacties worden stuk voor stuk gewogen en beoordeeld wordt of deze aanleiding zijn voor aanpassing van het plan. Belangrijke kanttekening hierbij is dat de gemeente daarbij alle belangen moet wegen, waardoor het soms niet mogelijk is tegemoet te komen aan individuele belangen. Zie de inleiding in deze Nota van Inspraak voor welke reacties zijn betrokken bij de inspraakprocedure en in deze Nota van Inspraak worden beantwoord.	n.v.t.
f.	Bewoners zitten niet te wachten op éénrichtingsverkeer op de Rotterdamseweg en willen via twee kanten hun woning kunnen bereiken zoals dat in de huidige situatie het geval is.	Over éénrichtingsverkeer op de Rotterdamseweg en in welke richting dit dan zou moeten plaatsvinden, wordt verschillend gedacht. Voorop staat dat er naar een veilige verkeerssituatie wordt gestreefd voor fietsers en andere verkeersdeelnemers. De nadere uitwerking van deze zogenaamde 'fietsstraat' is onderdeel van het herstratings- en rioleringsproject "Oud-Krimpen, fase 1 t/m 4". Hiervoor wordt te zijner tijd een afzonderlijke inspraakprocedure gevolgd.	mogelijk

g.	De werkzaamheden en de komst van verkeersdrempels brengen trillingenmet extra trillingen en scheurvorming met zich mee. Gevraagd wordt om een nulmeting zodat eventuele scheurvorming vergoed kan worden.	De gemeente neemt zorgen omtrent trillingen ten gevolge van werkzaamheden serieus. Van de woningen die zich in het risicogebied van de werkzaamheden bevinden, wordt voorafgaand aan de start de bouwtechnische staat van zowel het interieur als exterieur vastgelegd. Dit gebeurt door een onafhankelijk expertisebureau en conform de SBR-A richtlijn. De bewoners van de betreffende woningen zullen hierover op termijn worden geïnformeerd.	n.v.t.
h.	De opheffing van de parkeervoorziening bij het politiebureau leidt tot een toename van autoverkeer in de wijk. Met name kerkgangers van de Sebakerk kunnen hun auto dan niet meer kwijt en gaan in Oud-Krimpen parkeren hetgeen erg onwenselijk is gezien de huidige drukte.	In algemene zin kan worden gemeld dat voor de Rotterdamseweg een gewijzigd wegprofiel is voorzien, waarin de auto te gast is en er geen ruimte is voor (langdurig) parkeren door gebruikers van het openbaar vervoer (zogenaamde 'fietsstraat') De parkeerdruk voor de nieuwe situatie op de Rotterdamseweg, en 'Oud-Krimpen' in bredere zin, vormt een onderdeel van nader onderzoek voor het project 'Oud-Krimpen, fase 1 t/m 4'. In dit project wordt bezien de mogelijkheid voor het realiseren van extra parkeerplaatsen onder de Algerabrug. Afstemming met de Sebakerk wordt hierin meegenomen. Voor dit project wordt te zijner tijd een afzonderlijke inspraakprocedure gevolgd.	mogelijk

4.	Inspraakreactie 4 (gedateerd 14 februari 2019)		
	<i>Samenvatting inspraakreactie</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	Inspreker geeft aan geen éénrichtingsverkeer op de Rotterdamseweg te willen.	Over éénrichtingsverkeer op de Rotterdamseweg en in welke richting dit dan zou moeten plaatsvinden, wordt verschillend gedacht. Voorop staat dat er naar een veilige verkeerssituatie wordt gestreefd voor fietsers en andere verkeersdeelnemers. De nadere uitwerking van deze zogenaamde 'fietsstraat' is onderdeel van het herstratings- en rioleringsproject 'Oud-Krimpen, fase 1 t/m 4'. Hiervoor wordt te zijner tijd een afzonderlijke inspraakprocedure gevolgd.	mogelijk
b.	Zorgen worden geuit over milieu- en geluidsbelasting.	In opdracht van de gemeente wordt onderzoek gedaan naar zowel de effecten van de voorgestelde realisatie van een bushalte langs de N210, zijde Rotterdamseweg, op geluid als luchtkwaliteit.	mogelijk

		<p>De resultaten van de onderzoeken worden na gereedkomen gedeeld en meegenomen in de integrale afweging van de definitieve locatie van de bushalte langs de Rotterdamseweg.</p> <p>Overigens wordt ook onderzocht de mogelijkheid van het plaatsen van een geluidsscherm langs de Rotterdamseweg. Enerzijds omdat de woningen langs deze weg reeds op de zogenoemde “B-lijst” (lijst van woningen die in 1986 een geluidsbelastingen hadden tussen 60dB en 65dB) staan, anderzijds omdat een scherm tevens kan voorzien in het waarborgen van privacy.</p>	
c.	<p>Inspreker vindt de bushalte halverwege de Rotterdamseweg zeer onwenselijk en spreekt de voorkeur uit voor een bushalte ter hoogte van Sierra Nova.</p>	<p>Voor de exacte locatiekeuze van de halte langs de Rotterdamseweg vinden nadere onderzoeken plaats. Ook wordt hierover overleg gevoerd met de busmaatschappijen.</p> <p>Na afronding van de onderzoeken en overleggen maakt de gemeente een integrale afweging. Hierbij worden ook de inspraakreacties betrokken. Het besluit over de definitieve locatiekeuze wordt openbaar gemaakt.</p>	<p>mogelijk</p>
d.	<p>Gevraagd wordt hoe en op welke tijden de werkzaamheden gaan plaatsvinden.</p>	<p>Voor de uitvoering van het project wordt verwezen naar de projectwebsite www.degrotekruising.nl waarin voor de 7 fases van het project op hoofdlijnen de uitvoeringsperioden zijn aangeduid. Wat betreft de werktijden voor werkzaamheden op de C.G. Roosweg of Rotterdamseweg kan in algemene zin worden genoemd dat in de basis reguliere werktijden (07.00-17.00 uur) worden aangehouden. Alleen indien een bepaalde fase om meer uitvoeringssnelheid vraagt of ingrijpend is voor de doorstroming van het verkeer zal avond-, nacht- of weekendwerk worden overwogen. In deze keuze zal ook altijd de leefbaarheid voor de omgeving worden meegewogen.</p>	<p>n.v.t.</p>
e.	<p>Gevraagd wordt om een nulmeting van de woningen.</p>	<p>De gemeente neemt zorgen omtrent trillingen ten gevolge van werkzaamheden serieus. Van de woningen die zich in het risicogebied van de werkzaamheden bevinden, wordt voorafgaand aan de start de bouwtechnische staat van zowel het interieur als exterieur vastgelegd. Dit gebeurt door een onafhankelijk expertisebureau en conform de SBR-A richtlijn. De bewoners van de betreffende woningen zullen hierover op termijn worden geïnformeerd.</p>	<p>n.v.t.</p>
f.	<p>Hoe wordt omgegaan met planschade?</p>	<p>Het aanleggen van een busperron langs de N210 past binnen de huidige verkeersbestemming van het geldende bestemmingsplan. Er is hiervoor dus geen wijziging of vrijstelling van het bestemmingsplan nodig.</p>	<p>n.v.t.</p>

		Op de website van de gemeente Krimpen aan den IJssel is meer informatie over planschade te vinden (https://www.krimpenaandenijssel.nl/producten_diensten).	
g.	Hebben bewoners recht op een werkzaamhedenvergoeding?	De werkzaamheden in het kader van het project kunnen worden getypeerd als zijnde (groot) onderhoud van de infrastructuur. Ook andere inwoners van de gemeente moeten wel eens de tijdelijke hinder ondervinden van bijvoorbeeld vernieuwing van riolering of de herbestrating van hun woonstraat. Hiervoor wordt geen 'werkzaamhedenvergoeding' uitgekeerd. De geplande werkzaamheden vinden plaats in het algemeen belang. Er is sprake van het normale maatschappelijk risico (of ondernemersrisico).	n.v.t.
h.	Inspreker heeft geen reactie ontvangen op eerder ingediende protestbrief.	Een schriftelijke reactie op de ontvangen protestbrief, rechtstreeks gericht aan het college van Burgemeester en Wethouders, had wellicht sneller gekund. Wel had eerder al een mondeling overleg met projectwethouder, de heer A. Timm, plaatsgehad. Inmiddels zijn ook contacten geweest met de omgevingsmanager, de heer R. de Vos. De gemeente hecht veel waarde aan een goede communicatie met de bewoners. Meegedeeld is dat de reactie wordt betrokken bij de inspraakprocedure en in deze Nota van Inspraak wordt beantwoord.	n.v.t.

5. Inspraakreactie 5 (gedateerd 14 februari 2019)			
	<i>Samenvatting inspraakreactie</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	Gevraagd wordt of de effecten van de wisselstrook bij de aanleg in voldoende mate zijn onderzocht als het gaat om verkeer dat doorrijdt via de Van Ostadelaan en Ouverturelaan weer de polder in.	Ten tijde van de aanleg van de wisselstrook bestond er nog geen verplichting als de huidige Milieu Effect Rapportage (MER). Uit het verkeersonderzoek "Verkeersafwikkeling op de Algeracorridor" van het bureau Goudappel Coffeng en recente verkeersmetingen is inzicht in de huidige hoeveelheid verkeersbewegingen over de Van Ostadelaan en Ouverturelaan. De gemeente blijft dit monitoren.	n.v.t.
b.	Brengt de herinrichting van het kruispunt niet het risico met zich mee dat dit sluipverkeer nog verder gaat toenemen?	Doordat de kruising na herinrichting het verkeer beter kan afwikkelen, is het niet de verwachting dat het sluipverkeer zal toenemen. Deze route levert immers geen tijdswinst meer op. Ook zal de afstemming van de verkeersregelinstantie zodanig zijn, dat de route Van	n.v.t.

	Ostadelaan/Ouverturelaan niet interessanter is dan het gebruik van de N210.	
--	---	--

6. Inspraakreactie 6 (gedateerd 14 februari 2019)			
	<i>Samenvatting inspraakreactie</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	Gevraagd wordt hoe om wordt gegaan met de snelheidsbeperking (poortconstructie).	Het is niet geheel duidelijk wat met deze vraagstelling wordt bedoeld. Voor de gehele Algeracorridor geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Dit blijft ongewijzigd.	n.v.t.
b.	Inspreker ziet de bomenrij inclusief haag langs de Rotterdamseweg graag behouden en heeft hier ook passende ideeën voor.	Afhankelijk van de definitieve locatiekeuze voor de bushalte langs de N210 (Rotterdamseweg) wordt in overleg met een stedenbouwkundige een herinrichtingsplan gemaakt. Deze wordt besproken met de direct omwonenden.	mogelijk
c.	Gevraagd wordt om groene geluidsschermen ten behoeve van geluid, stof en zicht.	In opdracht van de gemeente wordt onderzoek gedaan naar de effecten op zowel geluid als luchtkwaliteit van de voorgestelde realisatie van een bushalte langs de N210, zijde Rotterdamseweg De resultaten van de onderzoeken worden na gereedkomen gedeeld en meegenomen in de integrale afweging van de definitieve locatie van de bushalte langs de Rotterdamseweg. Ook wordt onderzocht de mogelijkheid van het plaatsen van een geluidsscherm langs de Rotterdamseweg. Enerzijds omdat de woningen langs deze weg reeds op de zogenoemde "B-lijst" (lijst van woningen die in 1986 een geluidsbelastingen hadden tussen 60dB en 65dB) staan, anderzijds omdat een scherm tevens kan voorzien in het waarborgen van privacy.	mogelijk
d.	Het idee wordt aangedragen om de fietsenstalling ter hoogte van Bella Milano verzonken aan te leggen met water erboven.	Onderdeel van het projectplan is ook het aanbieden van een alternatief voor het fietsparkeren. Op dit moment wordt een plan gemaakt voor het gebied rondom de Wethouder Hoogendijktunnel en Waardzicht. Hierbij worden ook de mogelijkheden voor een fietsenstalling gezien.	mogelijk
e.	Op TenderNed wordt in fase 4 gesproken over het verleggen van de verkeersstroom. Niet duidelijk is welke verkeersstroom wordt bedoeld.	Het is niet geheel duidelijk op welk document deze vraag betrekking heeft. Indien gewenst kan de vraag nader worden toegelicht bij de omgevingsmanager, de heer R. de Vos.	n.v.t.

7. Inspraakreactie 7 (gedateerd 14 februari 2019)			
	<i>Samenvatting inspraakreactie</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	Sluipverkeer in beide richtingen kan worden voorkomen door het onderbreken van de verbindingsweg Treviso middels een stukje fietspad waardoor het autoverkeer geen doorgang meer heeft.	De Treviso is een doorgaande route; de doorgang kan niet zomaar worden belimmerd. Dit ook met het oog op de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Bij de verdere planuitwerking wordt het aspect van sluipverkeer meegenomen.	mogelijk
b.	Een rechte fietsoversteek wordt geadviseerd ter plaatse van de oversteek Industrieweg – Rotterdamseweg. Door de bocht in het fietspad nemen fietsers nu vaak de verkeerde weghelft hetgeen gevaarlijke situaties oplevert.	Bij de verdere planuitwerking wordt deze situatie nader beoordeeld en uitgewerkt.	mogelijk

8. Inspraakreactie 8 (gedateerd 14 februari 2019)			
	<i>Samenvatting inspraakreactie</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	De vraag wordt gesteld of er op de Rotterdamseweg (fietsstraat) ook een parkeerregulering wordt toegepast om overlast voor omwonenden te voorkomen. Een blauwe zone van maximaal 3 uur wordt voorgesteld voor kort bezoek. Parkeerhinder van busgebruikers wordt hiermee voorkomen.	In algemene zin kan worden gemeld dat voor de Rotterdamseweg een gewijzigd wegprofiel is voorzien, waarin de auto te gast is en er geen ruimte is voor (langdurig) parkeren door gebruikers van het openbaar vervoer (zogenaamde 'fietsstraat'). De parkeerdruk voor de nieuwe situatie op de Rotterdamseweg, en 'Oud-Krimpen' in bredere zin, vormt een onderdeel van nader onderzoek voor het project "Oud-Krimpen, fase 1 t/m 4". In dit project wordt gezien de mogelijkheid voor het realiseren van extra parkeerplaatsen onder de Algerabrug. Voor dit project wordt te zijner tijd een afzonderlijke inspraakprocedure gevolgd.	mogelijk

9. Inspraakreactie 9 (gedateerd 19 februari 2019)			
	<i>Samenvatting inspraakreactie</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	In de nieuwe rijstrook indeling van en naar de Van Ostadelaan/ Overturelaan is geen enkele maatregel	Doordat de kruising na herinrichting het verkeer beter kan afwikkelen, is het niet de verwachting dat het sluipverkeer over de Van	mogelijk

	meegenomen om het verkeer van/naar de Van Ostadelaan af te remmen. Hierdoor zal de doorstroming over dit traject alleen maar toenemen, met als gevolg een hogere verkeersintensiteit over de Ouverturelaan.	Ostadelaan/Ouverturelaan zal toenemen. Deze route levert immers geen tijdswinst meer op. Ook zal de afstemming van de verkeerslichten zodanig zijn, dat de route Van Ostadelaan/Ouverturelaan niet interessanter is dan het gebruik van de N210. De gemeente blijft dit monitoren.	
--	---	---	--

10. Inspraakreactie 10 (gedateerd 19 februari 2019)			
	<i>Samenvatting inspraakreactie</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	Verondersteld wordt dat niet is gekeken naar de consequenties van de herinrichting voor fietsers. De voorgestelde fietsinfrastructuur is voor snelle fietsers een behoorlijke verslechtering en onduidelijk. De route Centrum-Zuid is langer met enkele scherpe bochten en is daardoor nodeloos ingewikkeld en traag. Daarnaast is een route met tweezijdig fietsverkeer niet veilig omdat alle fietsverkeer (langzaam en snel) wordt samengevoegd.	Met de reconstructie van de grote kruising en de herinrichting van de Algeracorrridor is zeker rekening gehouden met het belang van veilige fietsverbindingen. In het belang van de doorstroming van auto's zijn verkeersstromen meer ontvlecht, wat voor fietsers kan betekenen dat ze een iets langere afstand moeten overbruggen. Daar tegenover staat dat onveilige situaties, zoals bij de Albert Schweitzerlaan, worden weggenomen en bepaalde straten juist voor fietsers worden ingericht, waarbij de auto's te gast zijn. Een optimale fietsroute door Centrum-Zuid is nog een onderdeel van de verdere planuitwerking voor dit gebied.	mogelijk
b.	Gevraagd wordt of overleg is gevoerd met de Fietsersbond. Een dringend beroep wordt op de gemeente gedaan om het plan aan te passen om de goede fietsvoorzieningen die er nu zijn in stand te houden.	In het voortraject heeft nog geen contact plaatsgehad met de Fietsersbond. Dit gebeurt in een later stadium.	mogelijk

11. Inspraakreactie 11 (gedateerd 21 februari 2019)			
	<i>Samenvatting inspraakreactie</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	Door de verplaatsing van de busperrons ontstaat er een onveilige situatie bij in- en uitvoegend busverkeer met veel oponthoud voor het overige verkeer.	Met een – in relatie tot de verkeersregelinstantie- goed ontwerp van de bushaltes kunnen gevaarlijke situaties worden voorkomen. Een belangrijk gegeven is dat de bussen het overig verkeer voorrang moeten verlenen, aangezien de bushaltes in het projectplan buiten de bebouwde kom zijn	mogelijk

		gesitueerd.	
b.	De realisatie van de bushaltes leidt tot een sterke toename van remmend en optrekkend (bus)verkeer. Dit leidt tot geluidhinder.	In opdracht van de gemeente wordt onderzoek gedaan naar de geluidseffecten van de voorgestelde realisatie van bushaltes langs de N210. De resultaten van dit onderzoek worden na gereedkomen gedeeld en meegenomen in de integrale afweging van de definitieve locatie van de haltes.	mogelijk
c.	Het remmend en optrekkend verkeer leidt ook tot een verminderde luchtkwaliteit wat resulteert in een aanslag op de volksgezondheid in de omgeving van de busperrons.	Ook voor de uitvoering van een onderzoek naar de luchtkwaliteit heeft de gemeente onlangs opdracht gegeven. Wanneer de resultaten beschikbaar komen, worden deze gedeeld en meegenomen in de integrale afweging.	mogelijk
d.	Op de Rotterdamseweg of verder in de wijk zal grote overlast ontstaan van geparkeerde auto's van mensen die met de bus vertrekken.	In algemene zin kan worden gemeld dat voor de Rotterdamseweg een gewijzigd wegprofiel is voorzien, waarin de auto te gast is en er geen ruimte is voor (langdurig) parkeren door gebruikers van het openbaar vervoer (zogenaamde 'fietsstraat'). De parkeerdruk voor de nieuwe situatie op de Rotterdamseweg, en 'Oud-Krimpen' in bredere zin, vormt een onderdeel van nader onderzoek voor het project "Oud-Krimpen, fase 1 t/m 4". In dit project wordt bezien de mogelijkheid voor het realiseren van extra parkeerplaatsen onder de Algerabrug. Voor dit project wordt te zijner tijd een afzonderlijke inspraakprocedure gevolgd.	mogelijk
e.	Het is onbegrijpelijk dat op het drukste stukje weg van de hele Krimpenerwaard twee busperrons worden gerealiseerd.	De projectplannen zijn gebaseerd op het rapport "Verkeersafwikkeling op de Algeracorridor" van bureau Goudappel Coffeng, mei 2018. Met de nieuwe inrichting moet de kruising, inclusief de toeleidende wegen, het verkeer tot 2030 beter kunnen afwikkelen. Ook wanneer het verkeer jaarlijks nog met circa 5% groeit. Eén van de verbeteringen is het laten vervallen van het huidige busstation en –hieraan gekoppeld- het realiseren van bushaltes langs de N210. Hiermee worden op de kruising tientallen afslaan bewegingen van lijnbussen die het busstation aandoen, weggenomen. Deze bussen hebben een forse impact op verkeerslichten en daarmee op de doorstroming rondom de kruising. In de toekomstige situatie zal het overgrote deel van de buslijnen geen afslaan beweging richting de Nieuwe Tiendweg meer maken, maar halteren langs de nieuw te realiseren busperrons aan de N210. Door een goed verkeerskundig ontwerp en afstemming met de busvervoerders wordt er geen filevorming	nvt

		voorzien ten gevolge van in- en uitvoegend busverkeer.	
f.	Er ontstaat een onveilige situatie omdat voornamelijk jeugd (zeker in het weekend) de weg zal oversteken van het ene naar het andere perron. Verzocht wordt daarom te kiezen voor een andere locatie.	Bij de keuze voor de definitieve locatie van de bushalte zal het risico van overstekende jongeren op de C.G. Roosweg worden meegewogen. Zo nodig en mogelijk wordt een fysieke afscherming op de C.G. Roosweg geplaatst.	mogelijk

12. Bewonersoverleg 1 (20 februari 2019)			
	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	Doordat gemotoriseerd verkeer dichters langs de woning komt, zal mogelijk een deugdelijk geluidsscherm moeten worden aangebracht langs de erfafscheiding van het kavel.	In opdracht van de gemeente wordt onderzoek gedaan naar de geluidseffecten van de werkzaamheden in het project. Enerzijds omdat een aantal woningen reeds op de zogenoemde "B-lijst" (lijst van woningen die in 1986 een geluidsbelastingen hadden tussen 60dB en 65dB) staan, anderzijds omdat een scherm tevens kan voorzien in het waarborgen van privacy.	n.v.t.
b.	De bewoners hebben voor dit specifieke geval enkele wensen benoemd voor het eventueel aanbrengen van een geluidsscherm.	Indien de herinrichting hier om vraagt zal de bestaande coniferen haag worden verwijderd. Vanuit onderzoek zal moeten worden bepaald welke maatregel effectief is. Wanneer de onderzoeksresultaten bekend zijn, heeft de gemeente hierover overleg met de bewoner.	n.v.t.

13. Bewonersoverleg 2 (4 maart 2019)			
	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording gemeente</i>	<i>Wijziging plan?</i>
a.	Gevraagd wordt wie de risico's draagt voor het verlies van omzet/rendement ten tijde van de uitvoering. Compensatie vanuit de gemeente voor de overlast is op zijn plaats.	De geplande werkzaamheden vinden plaats in het algemeen belang. Er is daarom sprake van het normale maatschappelijk risico of ondernemersrisico. Overigens bespreekt de gemeente met de ondernemers hoe de overlast tijdens de uitvoering zo veel mogelijk beperkt kan blijven.	n.v.t.
b.	Verzocht wordt het openbare gedeelte voor de horecagelegenheid (waarvan de gemeente eigenaar is) mee te nemen bij de definitieve herinrichting	Op dit moment wordt een plan gemaakt voor het gebied rondom de Wethouder Hoogendijk tunnel en Waardzicht. Hierover vindt nader overleg met de direct-betrokkenen plaats.	n.v.t.

	waarbij rekening wordt gehouden met de bedrijfsbelangen.		
c.	Het verwijderen van het openbaar groen maakt het aangezicht kaal. Bij terugplaatsing gaat de voorkeur uit naar lage beplanting zodat een open zichtlijn blijft bestaan vanaf de N210 op de horecagelegenheid.	Zie de beantwoording op b.	n.v.t.
d.	Overleg wordt gevraagd over de definitieve inrichting en de mogelijkheden om hoe de horecagelegenheid tijdens de werkzaamheden aantrekkelijk kan blijven voor klanten.	Zie de beantwoording op b.	n.v.t.