

Participatierapport Algeracorridor



Beoordelingsfase

DATUM 27-09-2022

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Proces MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam	3
1.2	Opzet participatie deelstudie Algeracorridor	3
2	De alternatieven	5
2.1	Alternatief 1A: Maximale fietsmaatregelen, beperkte automaatregelen	6
2.2	Alternatief 1B: Fietsmaatregelen en deels ongelijkvloerse automaatregelen	6
2.3	Alternatief 2A: Ombouwen Algerabrug	7
2.4	Alternatief 2B: Vernieuwen Algerabrug	8
3	Opbrengst Participatie	8
3.1	Algemeen	8
3.2	Aandachtspunten alternatieven (per deeltraject)	10
3.3	Overige aandachtspunten	13
3.4	Maatregelen buiten de onderzoeksopgave	14
4	Verslagen en ingekomen stukken	15

1 Inleiding

Voor u ligt het participatierapport van de deelstudie Algeracorridor van de tweede fase van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam: de beoordelingsfase. Het rapport bevat informatie over de ingebrachte ideeën, standpunten, belangen en resultaten uit het participatieproces. Het doel van het rapport is om de inbreng van de deelnemers vast te leggen, zodat deze wordt meegenomen in de besluitvorming over het te kiezen voorkeursalternatief.

1.1 Proces MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

We bevinden ons in de verkenningfase van het MIRT-traject. Het doel hiervan is trechteren van meerdere oplossingen naar een voorkeursalternatief. Dit traject bestaat uit een analytische fase en een beoordelingsfase. In de analytische fase (zeef 1) is breed gekeken naar maatregelen ter bevordering van doorstroming op de Algeracorridor. Alle maatregelen zijn afgewogen en hebben uiteindelijk geleid tot vier alternatieven die in juli 2021 zijn vastgesteld in de "Notitie Kansrijke Oplossingen" (NKO). De NKO en het participatierapport van de analytische fase, behorende bij de NKO, is te vinden op de website www.oeververbindingen.nl.

In het voorliggende participatierapport wordt ingegaan op de beoordelingsfase. In de beoordelingsfase zijn de vier alternatieven verder uitgewerkt en onderzocht op bijbehorende effecten.

1.2 Opzet participatie deelstudie Algeracorridor

Er zijn verschillende mogelijkheden geweest om input in te brengen: door deel te nemen aan de participatiegroep, in 1-op-1 gesprekken en tijdens spreekuren en inloopbijeenkomsten. We vroegen aan de stakeholders welke suggesties ze hadden ten aanzien van (het ontwerp) van de alternatieven, welke voor- en nadelen ze zagen en naar de zorgen en kansen. We ontvingen uiteenlopende reacties. Een deel van de suggesties is verwerkt in de alternatieven, maar een deel bleek niet maakbaar of viel buiten de vastgestelde onderzoekopgave van de MIRT-verkenning. Bijvoorbeeld het uitplaatsen van bedrijven of een complete ondertunneling van de Abram van Rijckevorselweg. Ook zijn er suggesties gedaan die we in deze fase nog niet kunnen verwerken, zoals aandacht voor bebording, belijning of invulling van het groen waar asfalt verdwijnt. Deze suggesties nemen we als aandachtspunten mee naar de volgende fase: de planuitwerking. In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief verder in detail uitgewerkt.

1.2.1 Participatiegroep

Binnen het participatieproces voor het deelgebied Algeracorridor konden participanten aandachtspunten en ideeën inbrengen in het ontwerpproces. Via de website 'oeververbindingen.nl' hadden deelnemers de mogelijkheid zich hiervoor aan te melden. De participatiegroep bestond uit omwonenden, bedrijven maar ook deelnemers van diverse belangengroepen:

- IMpact
- WOP Capelle-West

- WOP Fascinatio
- WOP 's Gravenland
- Gebiedscommissie Kralingen-Crooswijk
- ROVER
- Fietzersbond
- Watersportverbond
- Ondernemerskringen Krimpen a/d IJssel en Krimpenerwaard

Het participatieproces met de participatiegroep heeft plaatsgevonden van oktober 2021 tot en met juni 2022. Er zijn vier bijeenkomsten georganiseerd: twee digitale bijeenkomsten omwille van corona en twee fysieke bijeenkomsten. In de eerste bijeenkomst zijn participanten bijgepraat over de voorgaande analytische fase, zodat iedereen op dezelfde vlieghoogte kwam. Daarnaast zijn de eerste wensen, kansen en aandachtspunten opgehaald. In de tweede bijeenkomst zijn de ontwerpen bestudeerd en kon input geleverd worden. De derde bijeenkomst stond in het teken van terugkoppeling van het ontwerp van de alternatieven en een toelichting op de opzet van de onderzoeken. In de laatste bijeenkomst zijn de participanten geïnformeerd over de uitkomsten van de effectstudies en konden laatste aandachtspunten meegegeven worden richting de bestuurders.

Verwachte planning participatiegroep Algeracorridor				
1 ^e bijeenkomst 27 oktober 2021	2 ^e bijeenkomst 19 januari 2022	3 ^e bijeenkomst Maart 2022	4 ^e bijeenkomst Q2-2022	rapportage zomer 2022
Bijpraten & ophalen wensen, kansen en aandachtspunten	Samen de ontwerpen bestuderen	Alternatieven & toelichten opzet onderzoeken (o.a milieueffecten)	uitkomsten MKBA en MER terugkoppelen	verkenningen rapport

1.2.2 Brede ambtelijke klankbordgroep

Voor de ambtelijke stakeholders bestond er een zogeheten ambtelijke- en bestuurlijke klankbordgroep. In vier bijeenkomsten zijn de organisaties geïnformeerd over de onderzoeken en konden ook zij aandachtspunten en ideeën inbrengen in het ontwerp- en onderzoeksproces. Deelnemers van de ambtelijke klankbordgroep betroffen:

- BAR organisatie
- Gemeente Krimpenerwaard
- Gemeente Krimpen a/d IJssel
- Gemeente Capelle a/d IJssel
- Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard
- Waterschap Hollandse Delta
- Havenbedrijf Rotterdam
- NS
- Prorail
- RET
- Evides
- Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

1.2.3 1-op-1 gesprekken

Naast alle georganiseerde participatie in bijeenkomsten, is er ook aandacht besteed aan één-op-één consultatie in zogeheten op-maat-gesprekken. Het betrof hier partijen en individuen die met een direct belang betrokken zijn of vertegenwoordigers van bewonersverenigingen.

1.2.4 Spreekuren en inloopbijeenkomsten

De brede omgeving is geïnformeerd tijdens spreekuren en inloopbijeenkomsten. Hoewel dit voornamelijk informierend van aard was, kon er tijdens deze momenten wel zorgen en aandachtspunten onder de aandacht gebracht worden. Deze hebben ook een plek gekregen in dit rapport.

2 De alternatieven

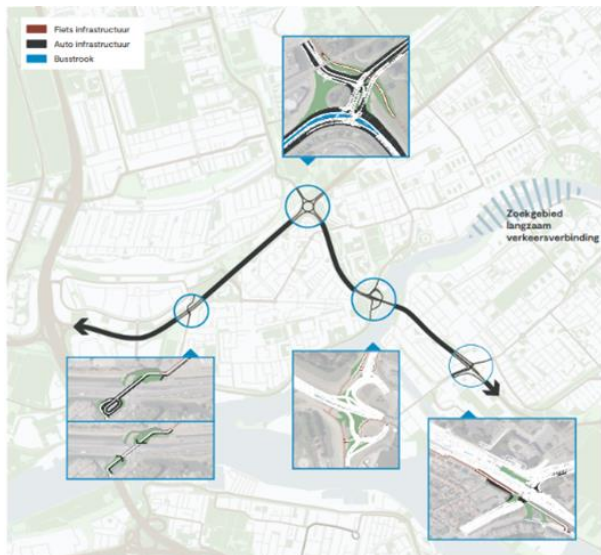
In de beoordelingsfase van de verkenning hebben we vier alternatieven (1A, 1B, 2A en 2B) onderzocht voor de Algeracorridor. Deze vier alternatieven zijn gebaseerd op de onderzoeksinformatie uit de analytische fase.

De belangrijkste verschillen tussen de alternatieven zijn (1) of de huidige capaciteit van de Algerabrug wordt behouden of dat deze wordt uitgebreid en (2) de aanpassingen aan de kruispunten op maaiveld of ongelijkvloers zijn. Het uitgangspunt van **alternatieven 1A en 1B** is het handhaven van de huidige verkeerscapaciteit van de brug en het maximaal benutten van de beschikbare capaciteit; **alternatieven 2A en 2B** gaan uit van een grote maatregel aan de Algerabrug die de verkeerscapaciteit van de brug vergroten. Naast maatregelen aan de brug en kruispunten bevatten de alternatieven ook andere mobiliteitsmaatregelen: maatregelen die bedoeld zijn om fiets en OV te stimuleren en maatregelen die bedoeld zijn om het reisgedrag te beïnvloeden (het breed mobiliteitspakket). Dit breed mobiliteitspakket omvat maatregelen op het gebied van fiets, beleid, smart mobility en OV/multimodaliteit en komt in verschillende mate terug bij de alternatieven.

Op basis van de maatregelen aan de Algerabrug, de overige mobiliteitsmaatregelen en maatregelen uit het breed mobiliteitspakket (gedrag beïnvloedende maatregelen) hebben we uiteindelijk vier onderscheidende alternatieven gedefinieerd (1A, 1B, 2A, 2B). Hieronder beschrijven we belangrijkste kenmerken van de alternatieven.

2.1 Alternatief 1A: Maximale fietsmaatregelen, beperkte automaatregelen

Alternatief 1A zet maximaal in op mobiliteitstransitie en bevat beperkte aanpassingen voor de doorstroming van het wegverkeer op de Algeracorridor. Dat betekent dat de capaciteit op de Algerabrug niet wordt aangepast en bij het Capelseplein een oplossing op maaiveld is gekozen (gelijkvloerse T-kruising met een fietstunnel). Het is niet meer mogelijk om vanaf de Ketensedijk en de Nijverheidsstraat de Algeraweg op te rijden. Bij de Grote Kruising komen twee korte rijstroken voor verkeer dat in de avondspits vanaf de wisselstrook linksaf slaat, richting de Nieuwe Tiendweg.

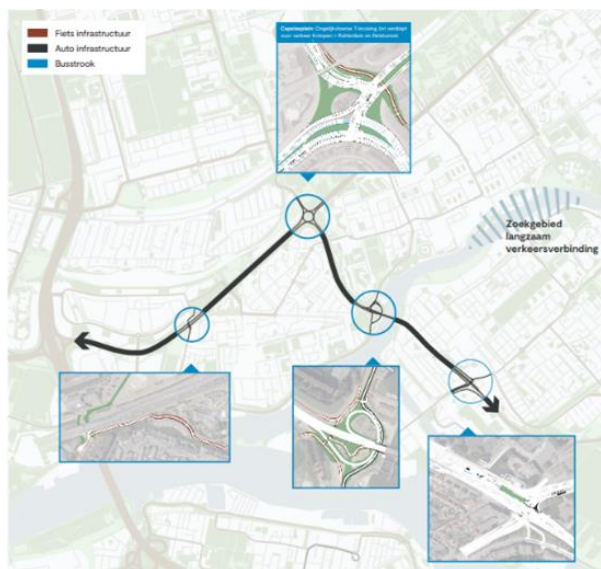


Om de mobiliteitstransitie te faciliteren wordt vol ingezet op het faciliteren van het langzaam verkeer. Voor 1A betekent dit een langzaam verkeerbrug tussen de centra van Krimpen aan den IJssel en Capelle aan den IJssel, een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers bij de IJsselmondselaan en een fietstunnel bij de Grote Kruising. Afbeelding hierboven geeft het ontwerp van alternatief 1A schematisch weer.

2.2 Alternatief 1B: Fietsmaatregelen en deels ongelijkvloerse automaatregelen

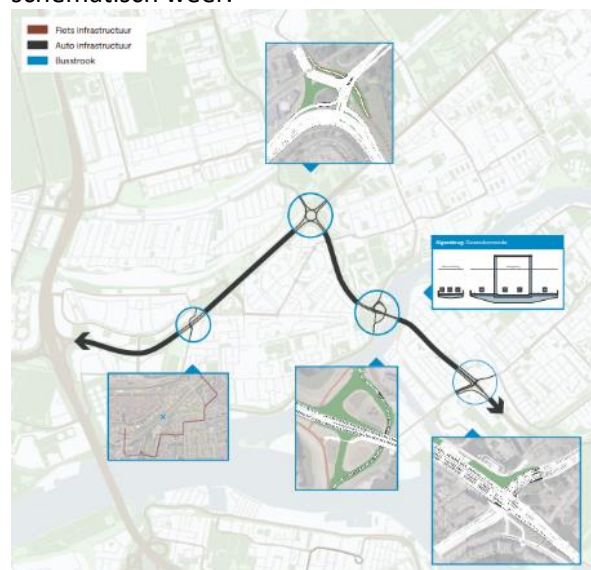
In alternatief 1B wordt ingezet op het maximaal benutten van de bestaande capaciteit van de corridor voor autoverkeer in combinatie met het stimuleren van fiets en openbaar vervoer (maar wordt hier niet meer maximaal op ingezet zoals bij 1A). De basiskeuzes in dit alternatief zijn de realisatie van een onderdoorgang en fietstunnel bij het Capelseplein en een ontkoppeling van de aansluiting vanaf de Ketensedijk naar de Algeraweg. Het is niet meer mogelijk om vanaf de dijk de Algerabrug op te gaan.

Daarnaast wordt de oversteek voor langzaam verkeer bij de IJsselmondselaan verwijderd. Langzaam verkeer wordt via een fietsverbinding naar de Sibeliusweg geleid. Het langzaam verkeer kan de Abram van Rijckevorselweg kruisen bij de onderdoorgang bij de Schubertstraat. Er is geen fietstunnel bij de Grote Kruising in alternatief 1B. Het langzaam verkeer tussen de kernen Capelle en Krimpen wordt net zoals in alternatief 1A gefaciliteerd door een langzaam verkeerbrug. Tevens is er net zoals in 1A ruimte voor aanvullende maatregelen voor het stimuleren van OV en fietsgebruik. Afbeelding hieronder geeft het ontwerp van alternatief 1B schematisch weer.



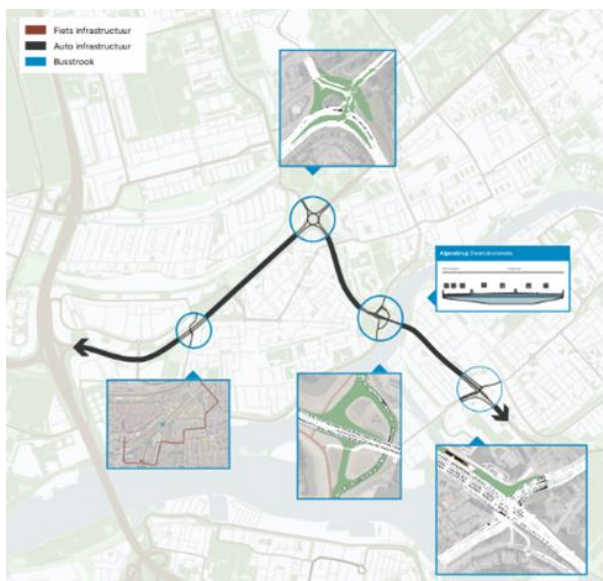
2.3 Alternatief 2A: Ombouwen Algerabrug

Bij alternatief 2A verschuift de focus naar het verhogen van de capaciteit van de Algerabrug. De hoofdkeuze van 2A is het ombouwen van de Algerabrug tot een 4x1 profiel. In verband met de belasting van de brug kunnen vrachtverkeer en bussen alleen van de binnenste rijbanen gebruik maken. Daarnaast wordt er ingezet op het verbeteren van de doorstroming van het wegverkeer in combinatie met inzet op de mobiliteitstransitie. Hierbij is voor het Capelseplein bewust gekozen voor een fly-over (viaduct) voor de driekwartbeweging van Krimpen naar Rotterdam, om het verschil in effecten in beeld te kunnen brengen ten opzichte van een onderdoorgang zoals die in alternatief 1B en 2B is opgenomen. Afbeelding hieronder geeft het ontwerp van alternatief 2A schematisch weer.



2.4 Alternatief 2B: Vernieuwen Algerabrug

Bij alternatief 2B ligt de nadruk bij het goed kunnen afwikkelen van het autoverkeer, ook in de verre toekomst. Het vernieuwen van de bovenbouw van de Algerabrug tot een 2x2 profiel is in dit alternatief de hoofdkeuze. Het versterken van de brug en/of de fundering van de brug is geen onderdeel van dit alternatief. Daarnaast wordt nog steeds door gedragsbeïnvloeding ingezet op het gebruik van openbaar vervoer. Hierbij is voor het Capelseplein bewust gekozen voor een onderdoorgang voor de driekwartbeweging van Krimpen naar Rotterdam, om het verschil in effecten in beeld te kunnen brengen ten opzichte van een fly-over zoals die in alternatief 2A is opgenomen. Afbeelding hieronder geeft het ontwerp van alternatief 2B schematisch weer.



3 Opbrengst Participatie

De uitkomst van de participatie is onder te verdelen in vier categorieën: algemeen, de alternatieven (uitgesplitst naar opmerkingen per deeltraject), overige aandachtspunten en maatregelen die zijn ingebracht maar buiten de onderzoeksopgave van het project vallen.

3.1 Algemeen

3.1.1 Begrip voor elkaar

De participatiegroep bestond uit een afvaardiging van verschillende stakeholders: bewoners, ondernemers en belangenorganisaties. Naast concrete input voor de alternatieven heeft het proces ook geleid tot meer begrip voor elkaar. Participanten hebben verschillende belangen en standpunten ingebracht, die niet altijd met elkaar overeenkwamen. Soms schuurde het. Maar door het gesprek te voeren werd er wél inzicht gecreëerd in de verschillende (on)mogelijkheden en wensen.

Daarnaast hebben gesprekken met stakeholders ervoor gezorgd dat de projectorganisatie meer gevoel heeft gekregen bij de omgeving, de problematiek die er speelt, maar ook waar de kansen liggen.

3.1.2 Leefbaarheid

Net als in de analytische fase was leefbaarheid een belangrijk onderwerp in de beoordelingsfase. Omwonenden van de Algeracorridor vrezen dat hun leefomgeving (verder) achteruitgaat. Deze zorg is het meest genoemd tijdens de participatie en komt voornamelijk van de inwoners uit Capelle a/d IJssel. Zij zeggen al jarenlang overlast te ervaren door het verkeer op de Algeracorridor. Ze stellen dat het invloed heeft op hoe zij hun leefomgeving waarderen. De vrees bestaat dat door de mogelijke doorstromingsmaatregelen de overlast zal toenemen. Het gaat om geluidsoverlast, (slechte) luchtkwaliteit en vermindering van groen in de wijken. Wat betreft geluid geven bewoners aan voornamelijk last te hebben van het optrekkende en afremmende (vracht)verkeer. In de ontwerpen van de vier alternatieven zijn het aantal verkeerslichten teruggebracht. Dit om de doorstroming op de corridor te verbeteren. Deze maatregel heeft als bij-effect dat het aantal optrekkend en afremmend verkeer verminderd en draagt daarmee bij aan het verminderen van de geluidsoverlast.

De participanten maken aanvullend hierop graag al in een vroeg stadium, in deze Verkenningfase, afspraken over concrete (geluids)maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid. Los van de maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Daarbij zien zij het liefst dat eventuele leefbaarheidsmaatregelen op de korte termijn worden genomen.

De gemeente Capelle heeft als antwoord op deze zorgen het initiatief genomen om al op korte termijn iets te doen aan de geluidsoverlast door de leefbaarheidsaanpak snelheid en geluid Algeraweg te starten. Dit in samenspraak met bewonersorganisaties. De huidige asfaltlaag op de Algeraweg is in september 2022 vervangen door een meer geluiddempend wegdek, zogenaamd 'stil asfalt'. Verder zet de RET sinds de zomer 2022 stillere elektrische bussen in op de buslijnen over de

Algeraweg. Er is een gedragscampagne gestart en er zijn informatieborden en markeringen op het wegdek geplaatst om automobilisten te stimuleren hun snelheid aan te passen. Ook vindt er handhaving door de politie plaatsgevonden. Passerende motorrijders en automobilisten worden gecontroleerd of hun voertuigen het maximale geluidsniveau niet overschreden.

3.1.3 Doorstroming

Hoewel leefbaarheid een belangrijk aandachtspunt is, is men er net als in de analytische fase van overtuigd dat de doorstroming op de Algeracorridor verbeterd moet worden. Er zijn wel verschillende meningen over waarom de verbetering van de doorstroming nodig is. De gebruiker van de Algeracorridor heeft te maken met verkeersdrukke en daarmee lange wachttijden en een onbetrouwbare reisduur. De omwonenden van de Algeracorridor ervaren vanwege filevorming en/of door verkeersdrukke (extra) overlast van geluid, een verslechterde luchtkwaliteit, fijnstof en toenemend sluipverkeer. Daarnaast maken inwoners en ondernemers uit Krimpen aan den IJssel en de Krimpenerwaard zich zorgen over de bereikbaarheid bij een calamiteit, omdat er maar één vaste oeververbinding is richting het westen. Ondernemers uit de Krimpenerwaard noemen ook de vitaliteit van de regio als aandachtspunt, omdat ze zich zorgen maken dat de Krimpenerwaard een krimpregio zal worden als de doorstroming niet verbetert.

3.2 Aandachtspunten alternatieven (per deeltraject)

Voor het samenstellen van de alternatieven is gekeken naar de inrichting van verschillende deeltrajecten en kruisingen. Hieronder beschrijven we de reactie van de participanten per deeltraject.

3.2.1 IJsselmondselaan

Bij de kruising IJsselmondselaan is nu een 'olifantenpad' ontstaan langs de Abram van Rijckevorselweg. Eén van de participanten is daarom met de suggestie gekomen om van het olifantenpad een volwaardig fietspad te maken. Als alternatieve verbinding richting de Sibeliusweg. Deze suggestie is verwerkt in alternatief 1B.

De meningen ten aanzien van de herinrichting van de oversteek AvR-IJsselmondselaan zijn verdeeld. Een aantal participanten vragen zich af hoeveel fietsers en voetgangers gebruik gaan maken van de oversteek en of de ongelijkvloerse fietsverbinding rendabel is (alternatief 1A). Daarbij zien zij het gebruik van een alternatieve route (2A en 2B) niet per se als een belemmering, en vragen zich af of het echt in reistijd scheelt met de huidige situatie.

Er zijn echter ook participanten, voornamelijk uit de wijk Kralingse Veer, die het verwijderen van de fietsoversteek (2A en 2B) geen goed idee vinden. Zij zijn van mening dat voor langzaam verkeer naar Fascinatio de Schubertstraat te ver omrijden is. Ook geven zij aan dat de onderdoorgang bij de Schubertstraat al een drukke onderdoorgang is. Indien een tunnel of viaduct niet rendabel is dan is alternatief 1B, het olifantenpaadje, het 'minst slechte' alternatief.

Verder verzoeken een aantal participanten ten aanzien van investeringskosten niet alleen te kijken naar het huidige aantal fietsers dat gebruik maakt van de oversteek IJsselmondselaan- Abram van Rijckevorselweg. Fietsers mijden de huidige oversteek nu ook omdat het op dit moment een erg onveilige oversteek (o.a. door de hoge snelheid van het verkeer op de Abram van Rijckevorselweg). Als deze veiliger is, is de verwachting dat het aantal fietsers omhoog gaat.

Aandachtspunten voor planuitwerking

Als aandachtspunt voor de planuitwerking is veiligheid genoemd. Bij alternatief 1B, 2A en 2B zou het fietsers en voetgangers onmogelijk gemaakt moeten worden om de kruising nog te kunnen oversteken. De angst is dat fietsers en voetgangers alsnog 'illegaal' de oversteek maken. Dit kan tot verkeersonveilige situaties leiden. Een suggestie is om de sloot ten noorden van de Abram van Rijckevorselweg door te trekken.

3.2.2 Capelseplein

Over het algemeen is eenieder voor een ongelijkvloerse kruising met een tunnel of viaduct (alternatief 1B, 2A en 2B). Daarbij gaat de voorkeur uit naar een tunnel. Bij een viaduct heeft men zorgen over inkijk in de woning en extra geluidsoverlast.

De participanten denken dat de gelijkvloerse T-kruising (alternatief 1A) niet voldoende oplossend vermogen heeft om de doorstroming op de Algeracorridor te verbeteren.

Daarnaast is eenieder positief over de ongelijkvloerse fietsverbinding op het Capelseplein, vanuit het perspectief van doorstroming en verkeersveiligheid (onderdeel van alle alternatieven).

Tunnel Rhijnspoor komt ook uit participatie, maar heeft minder oplossend vermogen vanwege de locatie van de snelfietsroute richting Gouda en de oversteek op afstand van Capelseplein.

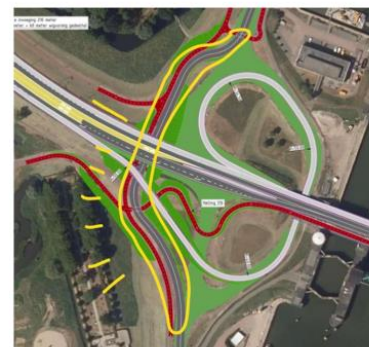
Ten slotte is de suggestie gedaan om de snelheid op de Abram van Rijckevorselweg van 70 km/u naar 50 km/u te brengen. In alternatief 1A blijft de snelheid 70 km/u. In alternatieven 1B, 2A en 2B wordt het 50 km/u. Dit in verband met de bocht in de tunnel of viaduct bij het Capelse Plein.

Aandachtspunten voor de planuitwerking

Gevraagd wordt of in de planuitwerking gekeken kan worden naar een optimalisatie van het ontwerp ten aanzien van het beperken van geluidsoverlast (ontwerp zo ver mogelijk van bebouwing) mogelijk in combinatie met een optimalisatie van de busbaan in noordelijke richting.

3.2.3 Ketensedijk

In de beoordelingsfase zijn verschillende varianten van het ontwerp van de Ketensedijk bekeken. In één van de varianten was de onderdoorgang van/naar de Nijverheidsstraat onder de Algeraweg, naast de fietstunnel gepositioneerd (aan de kant van de bebouwing in plaats van aan de kant van de Algerabrug, afbeelding 1A). De weg zou dan dichterbij de bebouwing komen en mogelijk zorgen voor meer overlast. Ook zou het fietspad vanaf de Algerabrug gelijkvloers het autoverkeer oversteken, wat als gevaarlijk werd ervaren. In de alternatieven is deze variant dan ook afgefallen. In de uiteindelijke alternatieven is, bij volledige ontkoppeling van de Ketensedijk en de Nijverheidsstraat (1B, 2A en 2B), de onderdoorgang gepositioneerd aan de kant van de Algerabrug (afbeelding 1B in plaats van afbeelding 1A).



Afbeelding 1A



Afbeelding 1B

Over de maatregelen bij de Ketensedijk wordt verschillend gedacht. Door omwonenden wordt als voordeel gezien dat, het ontkoppelen van de open afritten van de Ketensedijk en de Nijverheidsstraat met de Algeraweg, zorgt voor minder sluipverkeer in de omliggende wijken. Een aantal bewoners ziet echter als nadeel dat zij niet meer direct de Algeraweg op of af kunnen. Er dient omgeden te worden via het Capelseplein. Ook wordt als nadeel ervaren dat door deze maatregel het verkeer op de Algeraweg toeneemt.

Wat betreft de fietsroute is aandacht gevraagd voor de steilheid van het fietspad de Algerabrug op en af. In de ontwerpen is voor zover mogelijk rekening gehouden met het verminderen van de steilheid van de fietsroute. In de planstudie wordt hier verder aandacht aan besteed.

Aandachtspunten voor planuitwerking

Als de wisselstrook behouden blijft, dan is het verzoek duidelijke bewegwijzering te plaatsen richting de wisselstrook. Ook communicatie over het gebruik van de wisselstrook wordt belangrijk gevonden.

3.2.4 Algerabrug

De participanten zijn voornamelijk benieuwd of een aanpassing aan de Algerabrug nodig is. Zowel vanuit capaciteit als vanuit de huidige staat van de brug. Een deel van de participanten uit hun zorgen dat aanpassingen aan de Algerabrug een grote verkeersaantrekkende werking zal hebben. De zorg is dat dit leidt tot meer overlast in de omgeving. Echter, men vraagt zich ook af de Algerabrug bij geen aanpassing voor een flessenhals zal zorgen.

Met de participanten is het technische ontwerp van de Algerabrug en de periode waarin de Algerabrug mogelijk buiten gebruik zal zijn niet besproken. Aan het einde van de beoordelingsfase is de impact van de aanpassing aan de Algerabrug in alternatief 2B pas bekend geworden. De Algerabrug moet mogelijk opgehoogd worden en de aanbruggen gesloopt. Ook is men tot de constatering gekomen dat er mogelijk een tijdelijke oeververbinding nodig is tijdens de werkzaamheden. Mocht er een voorkeursalternatief worden gekozen met aanpassing van de Algerabrug, dan wordt dit ontwerp en de consequenties daarvan in planuitwerking uitgewerkt waarbij de omgeving wordt betrokken.

Aandachtspunten planuitwerking

Als gekozen wordt voor het aanpassen van de Algerabrug, dan worden er alvast een aantal suggesties gedaan ter voorkoming van verkeershinder in de uitvoeringsfase. Zo wordt gevraagd of de uitvoering gelijktijdig opgepakt kan worden met de Vervanging en Renovatie van de Algerabrug door Rijkswaterstaat.

Als de Algerabrug tijdens werkzaamheden afgesloten wordt voor verkeer, dan wordt geopperd om tijdens de aanlegfase gebruik te maken van een waterbus voor fietsers en voetgangers, als alternatief van de

brugverbinding. Dit zodat fietsers en voetgangers gedurende de aanlegfase de oversteek vlot en veilig kunnen blijven maken.

3.2.5 Grote Kruising

In deze MIRT-verkenning gaan we uit van de definitieve situatie van het ontwerp van de Grote Kruising, die is geopend in juli 2022. In de tijdelijke situatie, gedurende de werkzaamheden aan de Grote Kruising, werd het doorgaand verkeer niet meer onderbroken door verkeerslichten ten behoeve van kruisend/afslaand verkeer. Dit bleek ten goede te komen aan de doorstroming.

Voornamelijk participanten uit Krimpen a/d IJssel en Krimpenerwaard, zowel bewoners als ondernemers, suggereerden dan ook de tijdelijke situatie te behouden. Wel zou gekeken moeten worden naar de bereikbaarheid van de Stormpolder. Daarvoor is de suggestie gedaan om een verbindingsweg tussen N201 en de Lekdijk aan te leggen vanaf de rotonde Carpe Diem.

Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor het verkeerseffect op de rotonde Burgermeester Aalberslaan – Nieuwe Tiendweg. De zorg is dat als de rotonde niet wordt aangepakt, dit zal zorgen voor een nieuw knelpunt.

Aandachtspunt voor planuitwerking

Een deel van de deelnemers verzoekt om de ‘tijdelijke’ situatie Grote Kruising als variant op te nemen. Als dit niet mogelijk is, wordt de oproep gedaan om de situatie bij de Grote Kruising te monitoren en te evalueren en eventueel in de volgende fase bovenstaande suggesties te bekijken.

De 'tijdelijke situatie' is niet opgenomen in de alternatieven, deze heeft ook negatieve effecten door omrijdbewegingen van met name vrachtverkeer. De nieuwe kruising is zo ontworpen dat deze in de nabije toekomst het verkeer kan verwerken. Wel zal de definitieve situatie van de Grote Kruising door de gemeente Krimpen a/d IJssel gemonitord en geëvalueerd worden. Indien noodzakelijk kan bij de Planuitwerkingsfase naar bovenstaande suggestie worden gekeken.

3.2.6 Langzaam Verkeersverbinding

In de MIRT Verkenning wordt ook een langzaam verkeersverbinding tussen Krimpen a/d IJssel en Capelle a/d IJssel-centrum onderzocht. Er zijn verschillende suggesties gedaan.

Een participant opperde het idee om een nieuwe oostelijke fietsbrug schuin het water te laten kruisen, zodat er meer lengte ontstaat om op hoogte te komen. Dit zodat de brug niet zo vaak open hoeft. Ook wordt de suggestie gedaan om naar een fietstunnel te kijken, deze is beter inpasbaar en hoeft helemaal niet open.

Door nautische stakeholders wordt het risico op aanvaring van de brug benoemd. Gezien het een druk bevaren scheepvaartroute (staand mastroute), wordt ook aandacht gevraagd voor de doorvaarthoogte en bouwfasering.

3.3 Overige aandachtspunten

3.3.1 Kralingseplein

Verzocht wordt om vanuit alle drie de deelstudies van de MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam te kijken naar de verkeerseffecten op het Kralingseplein. Het Kralingseplein is nu al een

druk verkeerspunt. Participanten voorzien mogelijk problemen als er door de verkeersaantrekkende werking van de drie deelstudies het Kralingseplein drukker wordt.

3.3.2 Besluitvorming

Gevraagd wordt om transparantie in besluitvorming. Deelnemers hechten er waarde aan dat de beslisinformatie openbaar beschikbaar is en de input vanuit het participatieproces duidelijk omschreven is. Daarnaast verzoeken zij om consultatie in de Raden en Staten openbaar te maken, zodat omwonenden de mogelijkheid hebben om in te spreken.

De opdrachtgevers van het project hechten ook waarde aan transparante besluitvorming. Daarom hebben zij ervoor gekozen om de consultatie in de raden en staten openbaar te maken. Op deze manier kunnen belanghebbenden de beslisinformatie tijdig inzien en hebben zij de mogelijkheid tot inspreken.

3.3.3 Integraliteit

De oproep wordt gedaan om te letten op de integraliteit tussen de deelstudies van de MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam, maar ook de ontwikkelingen in de brede omgeving mee te nemen in de besluitvorming. De ontwikkelingen bij Rivium worden daarbij specifiek genoemd.

In de MIRT verkenning wordt nadrukkelijk gekeken naar de effecten die de drie deelstudies op elkaar hebben. Ook zijn de ontwikkelingen waarover reeds een besluit is genomen opgenomen in de modellen. Daarnaast heeft de projectorganisatie ook oog voor vroege ontwikkelingen in de omgeving, zoals het Rivium.

3.4 Maatregelen buiten de onderzoeksopgave

Op basis van eerder onderzoek uit de pre-verkenning in 2019 blijkt dat de opgave op de Algeracorridor op te lossen is door maatregelen op de corridor zelf. Daarvoor is een combinatie van maatregelen mogelijk, met een accent op autodoorstroming en de bevordering van alternatieve vervoerswijzen. Vanuit een aantal deelnemers uit de participatiegroep blijft nadrukkelijk het verzoek om maatregelen buiten de scope onderdeel te maken van de MIRT Verkenning of een apart traject hiervoor te starten. Het gaat hierbij onder andere om:

- Het nemen van geluidsbeperkende maatregelen zoals een geluidsscherm of stil asfalt.
Buiten scope: indien de wettelijke grenzen van geluid worden overschreden, dan zal gekeken worden naar maatregelen. Dit wordt duidelijk in de Planuitwerkingsfase.
- Handhavingsmaatregelen m.b.t. de snelheid.
Buiten scope: handhaving is een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie en niet van de wegbeheerder. Wel zal in planuitwerking gekeken worden om wegontwerp in overeenstemming te laten komen met de wettelijke snelheid (duurzaam veilig)
- Maatregelen ter vermindering van vrachtverkeer, o.a. vrachtwagenverbod, uitplaatsing bedrijven;
Buiten scope: Het instellen van een vrachtwagenverbod maakt geen onderdeel uit van het te onderzoeken maatregelenpakket op de Algeracorridor omdat veel logistieke bedrijven in de omgeving afhankelijk zijn van deze verbinding. Daarbij is in de

Startbeslissing aangeven dat er naar maatregelen wordt gezocht op de corridor zelf.

- Maatregelen ter vermindering van OV-bussen, o.a. snelheid verlagen en frequentie beperken. *Buiten scope: We hebben een breed mobiliteitspakket onderzocht om fiets- en OV gebruik te bevorderen als alternatief voor gebruik met de auto (mobiliteitstransitie). Het verminderen van de snelheid van OV bussen en het beperken van de frequentie draagt hier niet aan bij.*
- Het beschikbaar stellen van busbanen voor overig verkeer.
- Verdiepte ligging Abram van Rijckevorselweg.
Buiten scope: de hoofddoelstelling van het project is doorstroming. Een verdiepte ligging van de Abram van Rijckevorselweg draagt hier niet aan bij. Een verdiepte ligging zorgt ook voor minder kruispunten (minder op en afritten), waardoor de bereikbaarheid onder druk komt te staan. Daarbij is een algehele verdiepte ligging erg kostbaar.

4 Verslagen en ingekomen stukken

Het participatierapport is een samenvatting van de inbreng van de klankbordgroep. Niet alle input is dus één op één zichtbaar. Er zijn wel verslagen gemaakt van alle klankbordgroepen. Daarnaast hebben we een aantal stukken ontvangen van belanghebbenden.

Onderstaande documentatie is op te vragen bij de projectorganisatie:

- Verslag participatiebijeenkomst 1: bijpraten en ophalen wensen, kansen en aandachtspunten, 27 oktober 2021.
- Verslag participatiebijeenkomst 2: samen de ontwerpen bestuderen, 19 januari 2022.
- Verslag participatiebijeenkomst 3: alternatieven en toelichten opzet effect onderzoeken, 29 maart 2022.
- Verslag participatiebijeenkomst 4: uitkomsten effectstudies terugkoppelen, 7 juni 2022.
- Brief ondernemerskringen Krimpen aan den IJssel en Krimpenervwaard, suggesties ten aanzien van Grote Kruising, 29 maart 2022.
- Prioritering maatregelen Algeracorridor van de Ondernemerskringen Krimpen aan den IJssel en Krimpenervwaard, versie 4 maart 2021.
- Bewonersvariant Algeracorridor door Projectaanjagers Capelle a/d IJssel, versie 1 november 2022