EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT

Verkeersplan Oud Krimpen

Veilig, bereikbaar en leefbaar

concept | utrecht 31 augustus 2021



Inhoudsopgave

1. OUD KRIMPEN 3

2. VERKEER EN BEREIKBAARHEID 4

2.1 AUTOVERKEER 4

2.2 FIETSERS 6

2.3 CONFLICTEN EN VERKEERSVEILIGHEID 6

3. ALTERNATIEVEN 9

3.1 MOGELIJKHEDEN VOOR VERBETERING 9

3.2 VERMINDEREN VAN VERKEER 9

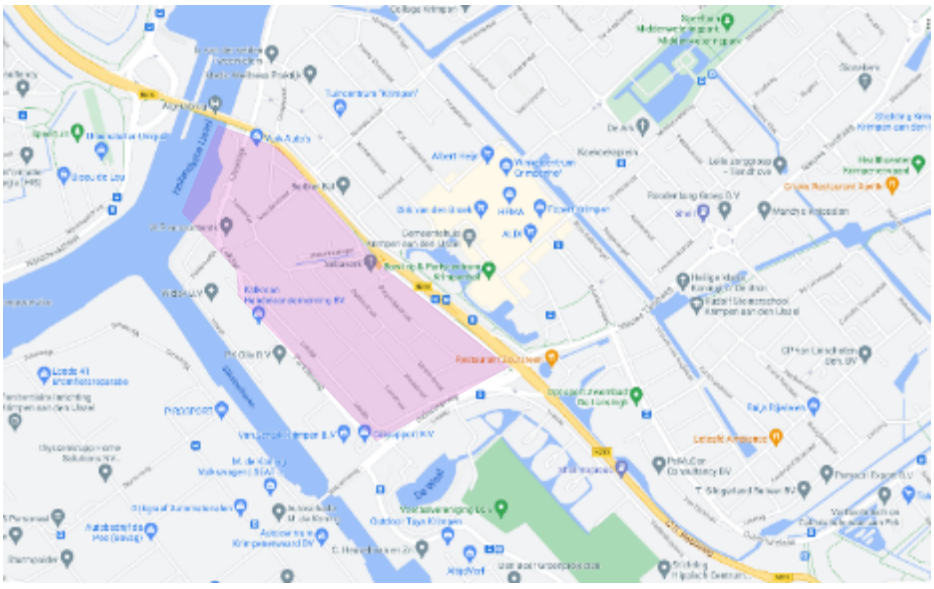
3.3 VERBETEREN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 12

4. HET VERKEERSPLAN OUD KRIMPEN 17

1. Oud Krimpen

Doorgaand verkeer zorgt voor overlast

Oud Krimpen_ is het deel van Krimpen aan den IJssel, dat direct aan de IJssel ligt. Het zuidelijk deel van deze wijk en onderwerp van deze notitie ligt tussen IJssel, C.G.Roosweg, Industrieweg en Parallelweg. In dit deel van Oud krimpen staan ongeveer 450 woningen en er zijn een kerk, een basisschool, enkele winkels en kantoren gevestigd. In Oud Krimpen rijdt veel verkeer. Behalve verkeer dat er moet zijn is dit ook doorgaand verkeer. Momenteel is de hoeveelheid doorgaand verkeer 2 tot 3 x zo groot als 'normaal' vanwege de afsluiting van de Grote Kruising. Maar ook voorheen was naar schatting 50-75% van het verkeer op de afrit Wilhelminaplein doorgaand. En dat zorgt voor overlast en onveiligheid. Oud Krimpen heeft smalle straten en is niet gebouwd op grote hoeveelheden autoverkeer. Vooral op de aansluiting Wilhelminaplein komen veelvuldig conflicten voor tussen fietsers, die met hoge snelheid van de brug komen en autoverkeer dat in grote getale de fietsroute kruist.



Figuur 1: Oud Krimpen en de C.G. Roosweg

De reconstructie van de Grote Kruising en de daaraan verbonden aanleg van een fietsstraat op de Rotterdamseweg tussen Wilhelminaplein en Industrieweg zijn de aanleiding om de verkeerscirculatie, bereikbaarheid en verkeersveiligheid in het zuidwestelijk deel van de wijk onder de loep te nemen en een nieuw bereikbaarheids- en verkeerscirculatieplan op te stellen voor Oud Krimpen.

Hoofdstuk 2 beschrijft de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in huidige situatie (zowel tijdens als na de reconstructie van de Grote kruising) en de ontwikkelingen zoals die worden verwacht.
In hoofdstuk 3 beschrijven we de mogelijkheden voor het verbeteren van de situatie en het verminderen van de overlast, hoofdstuk 4 bevat de conclusies.

2. Verkeer en bereikbaarheid

Auto en fiets zitten elkaar in de weg

2.1 AUTOVERKEER

2.1.1 Bereikbaarheid

Oud Krimpen ligt ingeklemd tussen de C.G. Roosweg, de IJsseldijk, de Parallelweg en de Industrieweg. De drukke C.G. Roosweg is de belangrijkste ontsluiting voor Krimpen, Stormpolder en de Krimpenerwaard, maar is tegelijk ook een barrière die Oud Krimpen scheidt van de rest van Krimpen.



Figuur 1: Oud Krimpen en de vier mogelijkheden voor de automobilisten om de wijk in en uit te rijden

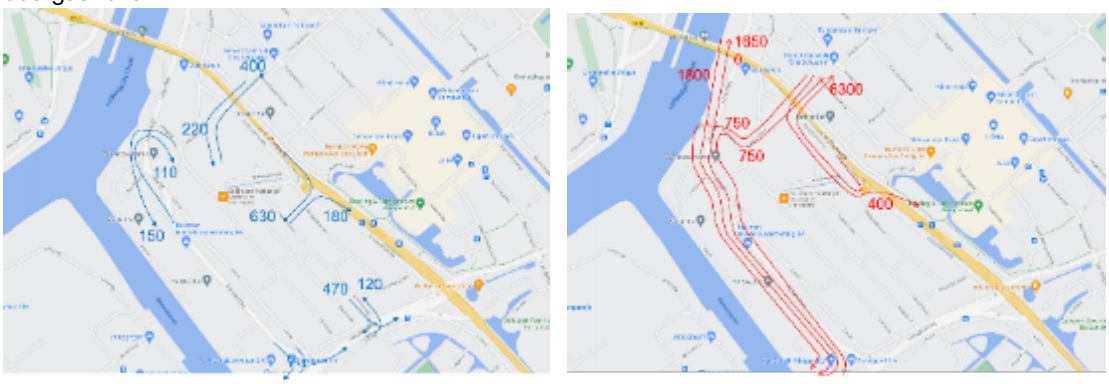
Oud Krimpen is bereikbaar voor auto's via verschillende routes:

1 De meest gebruikte route is de halve aansluiting op de C.G.Roosweg bij het Wilhelminaplein. Verkeer vanaf de Algerabrug en in de richting van de Grote kruising maakt hier gebruik van.
2 Een tweede ontsluitingsmogelijkheid is via de Noorderstraat. Verkeer van en naar Krimpen (nieuw), de Crimpenhof maakt hiervan gebruik.
3 De derde mogelijkheid is via de Tuinstraat: deze sluit aan op de IJsseldijk (richting Ouderkerk) en de Parallelweg (richting Lekdijk/Krimpen aan de Lek en Stormpolder)
4 De laatste mogelijkheid zijn de beide aansluitingen op de Industrieweg. Vooral in gebruik voor verkeer van en naar Stormpolder en Krimpen aan de Lek (via de Lekdijk). Verkeer uit Oud Krimpen gebruikt deze uitrit ook om (illegaal) via de Grote Kruising naar de Algerabrug te rijden. De Rotterdamseweg is richtg de nrit bij de Grote kruising afgesloten tijdens de ochtendspits. Deze aansluitingen worden maar weinig gebruikt door verkeer van en naar Krimpen: de route via de Noorderstraat is sneller en kent geen verkeerslichten.

Ook de Lekdijk -noord heeft een aansluiting op de Parallelweg. Bbestemmingsverkeer vanaf de IJsseldijk kan ook via de Steenbakkersstraat ,IJsselstraat en Rotterdamseweg west naar de wijk rijden. Deze routes zijn van ondergeschikt belang.

2.1.2 Doorgaand verkeer

Naast verkeer dat in Oud Krimpen moet zijn blijkt er ook veel doorgaand verkeer de wijk te belasten. Zeker in de huidige situatie, waarbij de Grote Kruising deels is afgesloten rijdt er veel doorgaand verkeer van het Wilhelminaplein (1) naar de Noorderstraat (2), en van de Tuinstraat (3) naar de Noorderstraat (2) en vice versa. Uit telgegevens (telslangen en visuele telling kruispunten) is af te leiden hoeveel verkeer er momenteel (tijdens de werkzaamheden) van en naar de wijk rijdt en hoeveel verkeer doorgaand is.



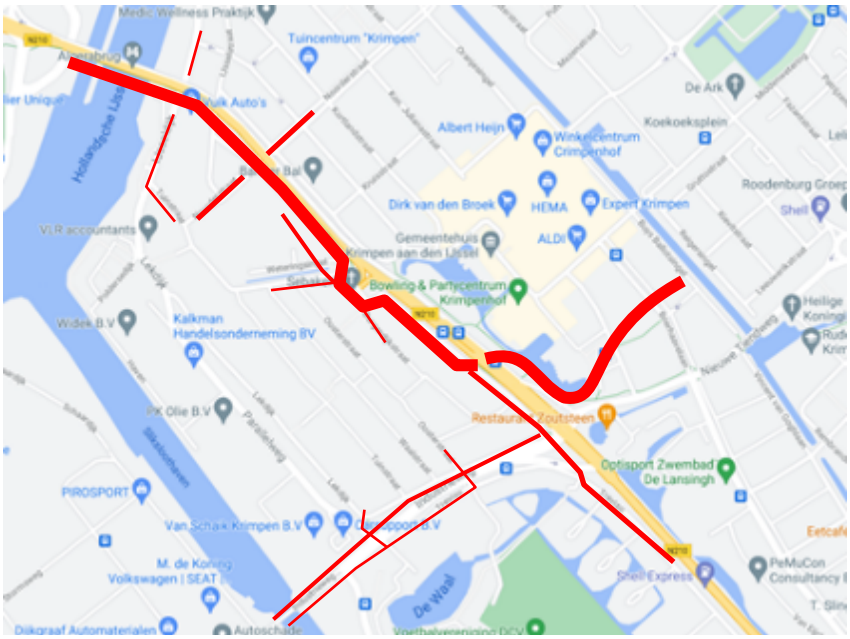
Figuur 3: bestemmingsverkeer (links) en doorgaand verkeer (rechts) in auto's per etmaal tijdens de reconstructie Grote Kruising

Ook voor de reconstructie van de Grote Kruising reed er veel doorgaand verkeer via Oud Krimpen. Omdat ook voor de reconstructie met telslangen is geteld is af te leiden wat de situatie wordt als de Grote kruising medio 2022 klaar is.



Figuur 4: doorgaand (rood) en bestemmingsverkeer (blauw) na de reconstructie, in groen de telling van voor de reconstructie.

2.2 FIETSERS



Figuur 5: fietsroutes in en naar Oud krimpen, de dikte van de lijn geeft het gebruik aan

Fietsers bereiken Oud Krimpen via:

- vanaf het fietspad aan de zuidwestzijde van de brug en het Wilhelminaplein (van en naar de richting Capelle),
- de Wethouder Hoogendijktunnel (richting Krimpen en Crimpenhof),
- de Noorderstraat (idem),
- de Grote kruising (richting Treviso/Krimpenerwaard),
- de aansluiting van de Parallelweg op de Industrieweg (vanuit Stormppolder en de Fast Ferry),
- de oversteek over de Industrieweg tussen Treviso en de /Oosterstraat.

2.3 CONFLICTEN EN VERKEERSVEILIGHEID

De belangrijkste problemen op het gebied van verkeersveiligheid komen voort uit de kruisende auto- en fietsstromen. Deze komen voor op de volgende punten:

1. De aansluiting Wilhelminaplein. Er komen veelvuldig conflicten voor tussen fietsers, die met hoge snelheid van de brug komen en autoverkeer van de afrit, dat de fietsroute kruist. Dagelijks rijden 4000-5000 fietsers over de brug, uit figuur 3 en 4 is af te lezen dat deze fietsers momenteel met 7000 automobilisten een conflict hebben. (naar verwachting worden dat circa 3500 automobilisten)
2. De uitgang van de Wethouder Hoogendijktunnel. Fietsers komen parallel aan de Rotterdamseweg omhoog, autoverkeer moet voorrang geven, maar ziet de fietsers niet of te laat. Daarnaast hebben fietsers richting tunnel om met hoge snelheid de weg over te steken en de tunnel in te rijden.
3. De aansluiting Rotterdamseweg – Oude Tiendweg – inrit Industrieweg, een complex punt waar auto's de doorgaande fietsstroom kruisen

4. De oversteek Oosterstraat – Treviso over de Industrieweg. De oversteek wordt alleen gebruikt door fietsers, en pal daarnaast sluit Treviso aan met twee opstelstroken, waarvan alleen de linksafstrook is geregeld.



Figuur 6: conflict auto fiets op het Wilhelminaplein (5 augustus 17.15 uur)

In de wijk zelf is er (met uitzondering van de doorgaande routes Tuinstraat – Noorderstraat en Rotterdamseweg – Wilhelminaplein) niet direct een verkeersveiligheids- en overlastprobleem.

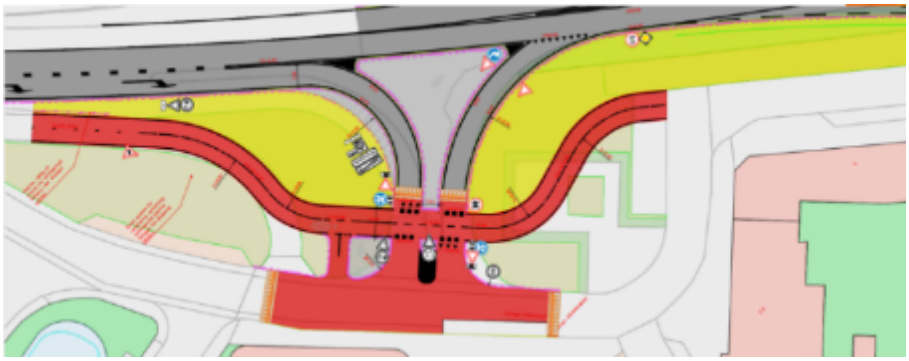
Er is sprake van een krapte in parkeerplaatsen, vooral in de vier oost-west gerichte straten (Tuinstraat, Waalstraat, Oosterstraat en Burgerdijkstraat) en de . Deze straten zijn veelal niet breder dan 10 meter tussen de gevels, en ingericht als erf. Dat betekent dat alleen geparkeerd mag worden in de aangegeven parkeervakken. Gerelateerd aan het aantal woningen zijn er vaak voor 10 woningen 5 vakken beschikbaar. Er blijken vaak auto's buiten de vakken geparkeerd. Een telling in een van de straten komt uit op 0,8-1 geparkeerde auto per woning. De kentallen voor dit type woningen in deze omgeving liggen iets hoger, hetgeen duidt op krapte. De overige straten zijn maar aan één zijde bebouwd en vaak ook wat breder. Daar zijn de parkeerproblemen minder groot.

2.3.1 Toekomstige ontwikkelingen

In 2022 is de reconstructie van de Grote Kruising afgerond en verbetert de doorstroming daar. Dit leidt mogelijk tot iets minder doorgaand verkeer via de route Noorderstraat – Tuinstraat en via de route via Wilheminaplein – Noorderstraat dan vòòr de reconstructie. Toch zullen de genoemde routes aantrekkelijk blijven en veel gebruikt worden omdat daarmee vaak meerdere verkeerslichten kunnen worden gemeden.

De (al in gebruik genomen) nieuwe bushaltes langs de C.G.Roosweg zorgen voor een grote verbetering van de bereikbaarheid met de bus, omdat de loopafstanden korter worden en de bussen minder oponthoud hebben na vertrek.

In het voorlopig ontwerp voor de fietsstraat (fase 7 reconstructie Grote kruising) wordt het fietspad, dat van en naar de Algerabrug leidt, doorgetrokken naar de aansluiting Rotterdamseweg-oost, en kruist dit zowel de afrit als de toerit naar de C.G. Roosweg. Zie figuur 3. Deze oplossing leidt er niet toe dat het aantal conflicten tussen auto en fiets vermindert, maar leidt wel tot iets meer overzicht en duidelijkheid.



Figuur 7: aansluiting Wilhelminaplein, voorlopig ontwerp

Toch kunnen vraagtekens worden gezet bij het oplossend vermogen van deze inrichting. Autoverkeer rijdt harder, en is sneller bij de oversteek. Fietsers worden nu bij de aansluiting op het Wilhelminaplein gedwongen om vaart te minderen maar in het nieuwe ontwerp niet meer.

Het conflictpunt bij de aansluitingen van de Industrieweg op de Oude Tiendweg/Rotterdamseweg is momenteel verdwenen, omdat het fietspad is afgesloten en er een barrier staat tussen de beide rijrichtingen op de Industrieweg. In het voorlopig ontwerp komen deze aansluitingen terug.

Treviso is momenteel afgesloten bij de aansluiting met de verbindingsweg. Dit omdat verwacht werd dat verkeer via Carpe Diem, verbindingsweg en Treviso een snelle omleidingsroute zou vinden richting Stormpolder. De afsluiting geldt tot het einde van de werkzaamheden, maar wordt daarna opgeheven. In eerste instantie was er weerstand tegen de afsluiting, maar deze wordt nu beter geaccepteerd.

3. Alternatieven

Verminderen doorgaand verkeer en verbeteren verkeersveiligheid

3.1 MOGELIJKHEDEN VOOR VERBETERING

De verkeersgerelateerde problemen in de wijk zijn ten eerste de verkeersonveiligheid op de vier genoemde conflictpunten. Deze conflicten zijn vooral die tussen autoverkeer en fiets, en hebben deels hun oorzaak in de vormgeving maar ook in de hoeveelheid autoverkeer. Daarnaast is er de matige omgevingskwaliteit die vooral wordt veroorzaakt door de hoeveelheid verkeer op routes door de wijk.

Een kansrijke benadering bestaat daarom uit het verminderen van de hoeveelheid verkeer. De focus ligt op het verminderen van het doorgaand verkeer, zonder daarbij het bestemmingsverkeer te veel te hinderen. In paragraaf 3.2 is deze benadering verder uitgewerkt.

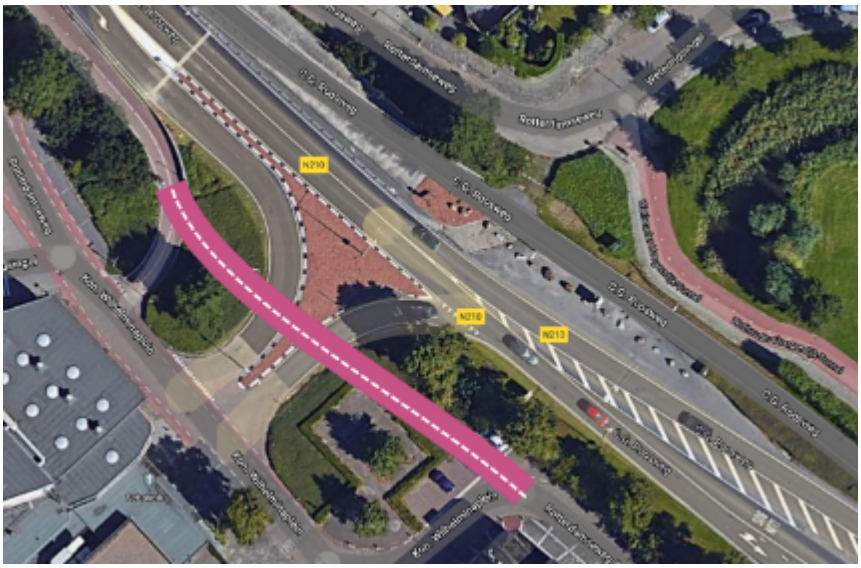
Een tweede benadering bestaat uit het anders vormgeven en inrichten van de conflictpunten om zo vooral de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarvoor biedt paragraaf 3.3 oplossingen.

3.2 VERMINDEREN VAN VERKEER

3.2.1 Afsluiten van de afrit Wilhelminaplein

De belangrijkste doorgaande stromen door de wijk zijn:
- Afrit Wilhelminaplein – Noorderstraat (3000 mvt/etm)
- Parallelweg – Tuinstraat – Noorderstraat (200 – 300 mvt/etm, per richting)
- Noorderstraat - Rotterdamseweg– Oude Tiendweg (100 mvt/etm per richting)

Afsluiten van de afrit (en de toerit) Wilheminaplein vermindert niet alleen de hoeveelheid verkeer, maar verbetert de veiligheidssituatie voor de fietsers in grote mate. Het fietspad van de Algerabrug kan dan rechtdoor lopen en direct aansluiten op de Rotterdamseweg, zie figuur 8.



Figuur 8: fietspad bij afgesloten afrit en toerit

De consequenties voor het autoverkeer zijn dan:

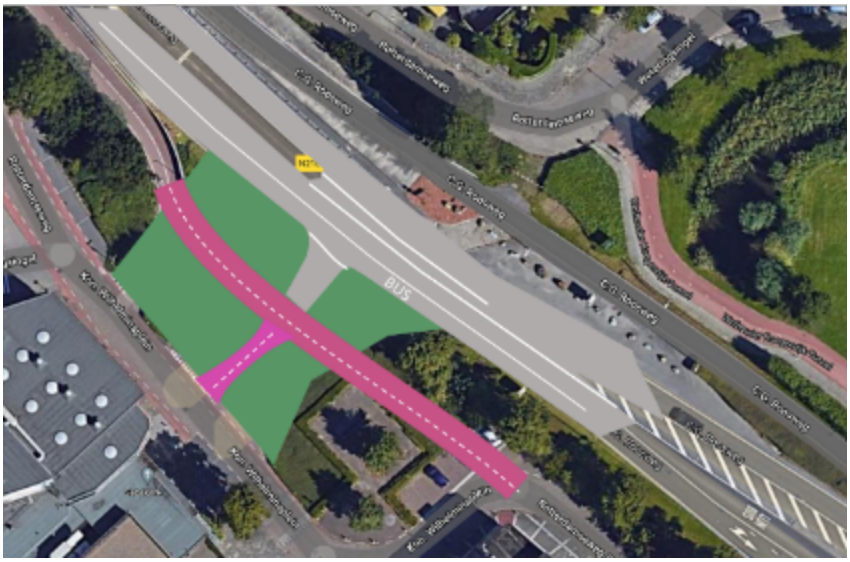
- Er zal meer autoverkeer van de brug linksaf naar de Nieuwe Tiendweg rijden (circa 1500-2000/dag, dit is het verkeer met bestemming Ouderkerk, Krimpen(ten oosten van de C.G.Roosweg) en Crimpenhof dat voorheen via het Wilhelminaplein reed). Omdat de opstelstroken zijn verlengd en de regeling straks zal zijn verbeterd levert dit geen capaciteitsproblemen o.p
- Er komt meer verkeer dat van de brug rechtsaf naar de Industrieweg rijdt (circa 600/dag, dit is verkeer met bestemming Oud Krimpen, dat voorheen via het Wilhelminaplein reed). Ook de rechtsafstrook wordt langer zodat dit verkeer makkelijker kan worden verwerkt.
- De Noorderstraat en Rotterdamseweg – west worden rustiger:
  - De Noorderstraat gaat van 3500 mvt/etmaal naar circa 1500 mvt/etm
  - De Rotterdamseweg-west van 3800 naar 500 mvt/etm
- de Rotterdamseweg-oost wordt mogelijk drukker (en gaat van ongeveer 750 naar 1000 mvt/etm), omdat dit nu voor bestemmingsverkeer vanaf de brug naar de wijk de eerste toegangsmogelijkheid islangs rijdt.
- Op de Oude Tiendweg neemt de belasting toe van circa 500 naar 700-1000 mvt/etm, doordat verkeer richting Oosterstraat, Waalstraat, Tuinstraat en Lekdijk via de Grote kruising moet rijden.

Verkeer van de Algerabrug naar Oud Krimpen (circa 600 van de 1200 mvt/etmaal met bestemming Oud Krimpen) rijdt dan 500 meter om via de Grote Kruising en is 1-2 minuten langer onderweg op een route van circa 2,5 km vanaf het Capelseplein. In de richting Algerabrug en Nieuwe Tiendweg verandert er niets.

Er komt een meer evenwichtiger verkeersbelasting in de wijk, en de hoeveelheid verkeer op met name de Rotterdamseweg en Wilhelminaplein neemt flink af. De belastingen van de straten zijn nu allemaal fors minder dan de richtlijn die wordt aangehouden voor een 30 km-inrichting (3000-4000 mvt/etmaal). De intensiteit op de Rotterdamseweg-west (die ook veel wordt gebruikt door fietsers tussen de Algerabrug en de omgeving Noorderstraat) zijn nu zodanig laag dat hier ook een fietsstraat mogelijk zou zijn.

De bereikbaarheid van de wijk vanuit de richting Capelle/Algerabrug wordt iets moeilijker, maar voor verkeer naar de brug/Capelle/Rotterdam verandert er niet zo veel. De toerit vanaf het Wilhelminaplein is van ondergeschikt belang en werd veel minder intensief gebruikt.

Bij afsluiten van de toerit en de afrit kan er herinrichting van het Wilhelminaplein plaatsvinden. Dan is er een beperkte doorgang voor calamiteitenverkeer (hulpdiensten), meer groen en kan de busbaan met 100-150 meter worden verlengd. Dit verbetert de bereikbaarheid van de halte, die ook voor Oud Krimpen van belang is.

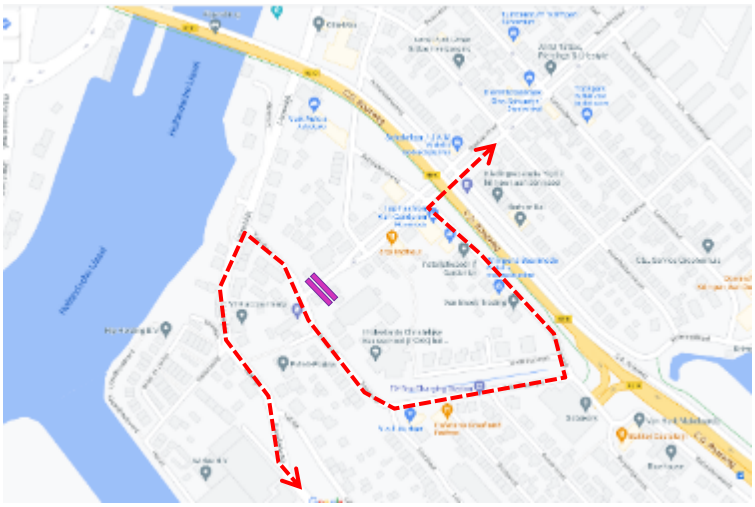


Figuur 9: afgesloten afrit met calamiteitendoorgang, verlengde busbaan, fietsdoorsteek naar Wilhelminaplein, die tevens calamiteitendoorgang is en groter plantsoen

3.2.2 andere maatregelen om de hoeveelheid verkeer te verminderen

Een tweede belangrijke doorgaande route is de Parallelweg – Lekdijk -IJsseldijk. Deze route sluit aan op Stormpolder en de Lekdijk richting Krimpenerwaard in het zuiden en Krimpen(noord oostzijde C.G.Roosweg) en Ouderkerk in het noorden. In Oud Krimpen zelf is er echter betrekkelijk weinig overlast: het deel Lekdijk waar de route langs bestaande bebouwing gaat is maar 250 meter lang. Een afsluiting onder de brug is een mogelijkheid, maar heeft veel negatieve consequenties. Verkeer van Stormpolder/Lekdijk richting IJsseldijk-noord/Ouderkerk en vice versa zal nu de route Tuinstraat – Noorderstraat - nemen en de Noorderstraat verder belasten.

Ook de stroom van Stormpolder/Lekdijk via Parallelweg naar Noorderstraat kan worden verminderd door een afsluiting in de Noorderstraat. Het is nog onzeker of na de reconstructie van de Griote Kruising de route via Nieuwe Tiendweg en Industrieweg voldoende aantrekkelijk is om dit sluipverkeer aan te trekken. Een mogelijkheid is de afsluiting van de Noorderstraat bij de Tuinstraat. Dit zorgt ervoor dat eventueel doorgaand verkeer moet omrijden via de Weteringsingel en Rotterdamseweg en houdt tegelijk de wijk wel bereikbaar.



Figuur 10: afsluiting Noorderstraat en lange omrijdroute doorgaand verkeer

3.3 VERBETEREN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

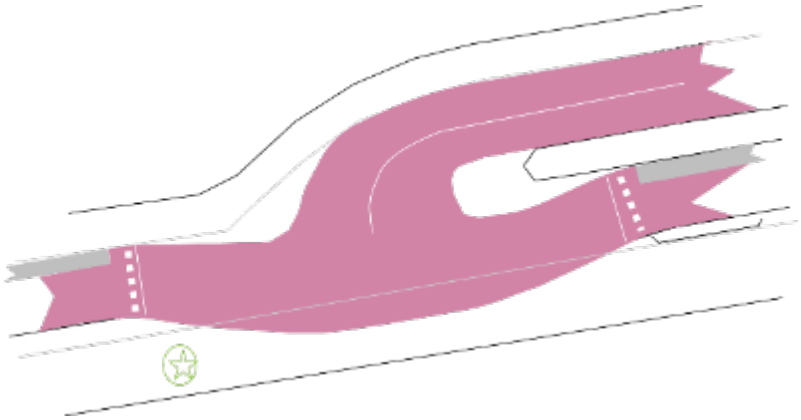
Een aantal punten zijn veel conflicten tussen fietsers en automobilisten. In paragraaf 3.2 is al een oplossing beschreven voor het grootste conflictpunt: het Wilhelminaplein. In deze paragraaf worden oplossingen beschreven voor de Wethouder Hoogendijktunnel, de aansluiting Rotterdamseweg – Grote Kruising en de oversteek Treviso - Oosterstraat

3.3.1 De aansluiting van de Wethouder Hoogendijktunnel

De tunnel-toegang loopt parallel aan de Rotterdamseweg. Fietsers die uit de tunnel komen en richting Wilhelminaplein rijden komen vrij onverwachts de weg op voor achteropkomend autoverkeer. Fietsers die juist richting Grote Kruising willen moeten een vrij scherpe bocht maken en zien ook dit achteropkomend verkeer niet goed aankomen.

Een oplossing is ontworpen die tegemoet komt aan deze bezwaren:

- De Rotterdamseweg buigt circa 1,5 meter uit ter plaatse van de aansluiting, dit zorgt voor snelheidsremming en extra attentie, er verdwijnt 1 informele parkeerplaats
- De Rotterdamseweg wordt éénrichtingverkeer en er kunnen parkeerhavens worden gerealiseerd tussen Blijdendijkstraat en Wilhelminaplein;
- De tunneltoegang kan daardoor meer ‘haaks’ op de Rotterdamseweg aansluiten;
- Er is een ruimere bocht mogelijk;
- Fietsers en auto’s hebben meer zicht op elkaar.

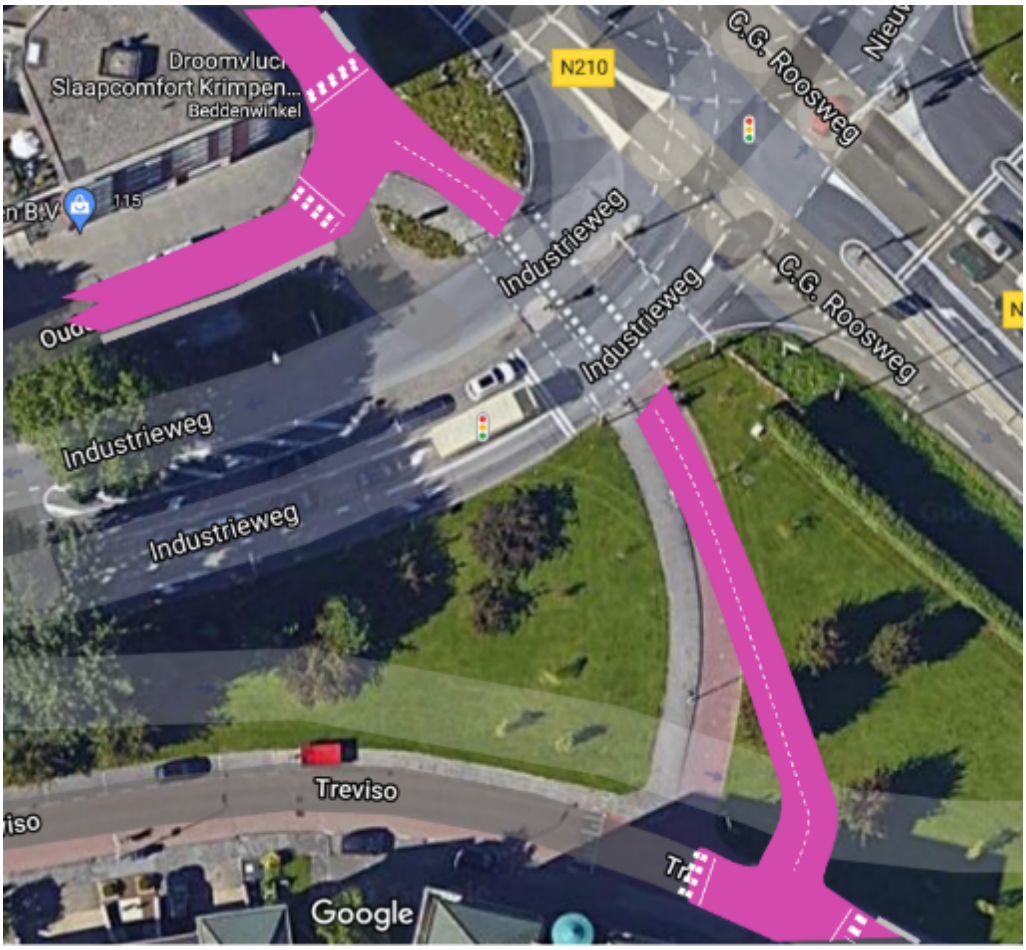


Figuur 11: nieuwe vormgeving aansluiting weth. Hoogendijktunnel, met eenrichtingverkeer richting Wilhelminaplein

3.3.2 Aansluitingen bij de Grote Kruising

Autoverkeer naar Oud Krimpen kan vanaf de Industrieweg direct bij de Grote kruising de wijk inrijden en de wijk verlaten via een uitgang die 20 meter verderop ligt. Deze uitgang is ook een toegang voor verkeer vanaf Stormpolder. Beide toegangen sluiten aan op de parallelweg van de Industrieweg, de Oude Tiendweg. Via de noordelijke toegang kan ook de Rotterdamseweg-oost worden bereikt. In de praktijk zorgt kerend en stekend verkeer hier voor veel overlast en gevaarlijke situaties. De doorstroming op de Industrieweg wordt vaak belemmerd.

Voor een veilige oversteek en doorgang van de fietsers moet de toegang direct bij de kruising worden afgesloten. In het voorlopig ontwerp is ook de middenberm bij de tweede toegang doorgetrokken en kan dus verkeer vanuit Stormpolder niet meer direct vanaf de Industrieweg naar de Oude Tiendweg rijden. Verkeer vanaf de Grote kruising naar de Oude Tiendweg-Rotterdamseweg moet dan een krappe U-bocht maken naar de vrij smalle Oude Tiendweg. Er zal (als de afrit Wilhelminaplein wordt afgesloten) meer verkeer (mogelijk 1000-1500 mvt/etm) gebruik maken van deze toegangen.



Figuur 12: nieuwe aansluiting fietsstraat op de Industrieweg, toegang tot Oude Tiendweg afgesloten

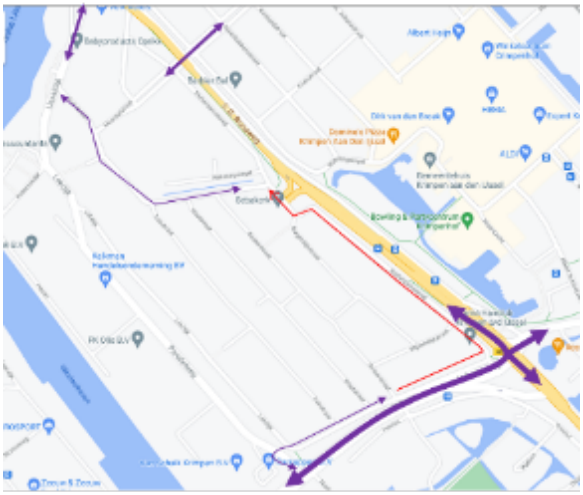
Een alternatief voor de gecompliceerde situatie bestaat uit de volgende elementen:

- beide aansluitingen op de Industrieweg worden afgesloten;
- Er komt één nieuwe aansluiting nabij het kruispunt Parallelweg – Industrieweg;
- De Oude Tiendweg krijgt éénrichtingverkeer van Oosterstraat naar Rotterdamseweg, de Rotterdamseweg krijgt éénrichtingverkeer van Oude Tiendweg naar Wilhelminaplein en wordt ook ingericht als fietsstraat, het fietspad langs de Industrieweg noordwestzijde kan eventueel vervallen (maar heeft een makkelijker toegankelijke flauwe helling);
- De verkeersbelasting op de Rotterdamseweg zakt dan naar 300-400 mvt/etmaal, zodat deze straat veiliger als fietsstraat kan functioneren;
- Verkeer van de nieuwe aansluiting verdeelt zich snel over Lekdijk, Tuinstraat, Waalstraat, Oosterstraat en Rotterdamseweg, winkels op de hoek blijven gemakkelijk bereikbaar



Figuur 13: nieuwe aansluiting van de wijk bij de Parallelweg-Industrieweg

In combinatie met het afsluiten van de toerit en afrit Wilhelminaplein ontstaat een zeer evenwichtige aansluiting van de wijk op het hoofdwegennet: er is een ontsluiting in de noordwesthoek van de wijk (Tuinstraat /IJsseldijk/Noorderstraat) en een in de zuidoosthoek. Verkeer van de nieuwe aansluiting verdeelt zich snel over Lekdijk, Tuinstraat, Waalstraat, Oosterstraat en Rotterdamseweg, de winkels en de kerk blijven gemakkelijk bereikbaar.



Figuur 14: bereikbaarheid Oud Krimpen met nieuwe aansluiting Parallelweg

3.3.3 De oversteek Oosterstraat - Treviso

De route C.G. Roosweg (N210) – rotonde Carpe Diëm – Verbindingsweg – Treviso – Industrieweg werd veelvuldig gebruikt om de verkeerslichten bij de Grote Kruising te vermijden. Gedurende de reconstructie van de Grote Kruising is de verbindingsweg (tijdelijk) afgesloten voor autoverkeer. Als straks de Grote kruising gereed is, is er een mogelijkheid om deze afsluiting te behouden. Ondanks de

verbetering van de regeling zullen de verkeerslichten voor oponthoud zorgen en zullen daarom aanleiding geven om deze te ontwijken. Met een permanente afsluiting wordt Treviso een route die in de spits veiliger is voor het toenemende fietsverkeer. De huidige tijdelijke afsluiting geeft op dit moment weinig aanleiding tot klachten van de bewoners.

De aansluiting van Treviso op de Industrieweg is complex vanwege de krappe bochten en de inpassing van de fietsoversteek naar Oud Krimpen. Deze aansluiting is met verkeerslichten geregeld en fungeert tevens als doseerpunt voor de Grote kruising. Autoverkeer kan alleen van Treviso naar de Industrieweg rijden (en vice versa) en kan niet doorsteken naar Oud Krimpen. Bewoners ervaren deze oversteek als gevaarlijk: automobilisten negeren vaak het rode licht en richten zich op het verkeerslicht bij de Grote Kruising dat op groen staat.



Figuur 15: aansluiting Treviso – Industrieweg.

Voorgesteld wordt om dit kruispunt als volgt aan te wijzigen:

- verwijderen van de oversteek voor fietsers en voetgangers
- samenvoegen van de dubbele opstelstroken van Treviso tot een gecombineerd opstelvak voor linksaf en rechtsaf.

Hierdoor wordt de regeling minder complex en het kruispunt minder gevaarlijk. Vervangende oversteken zijn die bij de Grote Kruising en bij de Parallelweg/Lekdijk/Waalsingel. Fietsers naar de sportvelden van DCV vanuit met name de Oosterstraat en Waalstraat (de centrale straten van Oud Krimpen) moeten dan beperkt omrijden: In plaats van circa 500 meter fietsen is dit 800 meter.

4. Het Verkeersplan Oud Krimpen

Bereikbaar, leefbaar en veilig

In hoofdstuk 3 is een aantal mogelijkheden voor verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid voorgesteld. Niet alle maatregelen zijn even hard nodig, of zijn urgent.
Om in de toekomst Oud krimpen veilig, bereikbaar en Leefbaar te houden nemen we de volgende maatregelen:

Nodige maatregelen, met groot effect op de doelstellingen:
- Afsluiten afrit en de toerit van de C.G. Roosweg naar en van het Wilhelminaplein voor autoverkeer (waarbij de inrit en uitrit alleen toegankelijk wordt voor calamiteitenverkeer geen herinrichting van het plein);
- aanleg fietsstraat op de Rotterdamseweg tussen Wilhelminaplein en Grote Kruising, met éénrichtingverkeer op de Rotterdamseweg;
- afsluiten van de noordelijke inrit van de Industrieweg naar Oude Tiendweg;
- handhaven van de afsluiting van de Verbindinsgweg (thv Toepad) na reconstructie Grote Kruising).

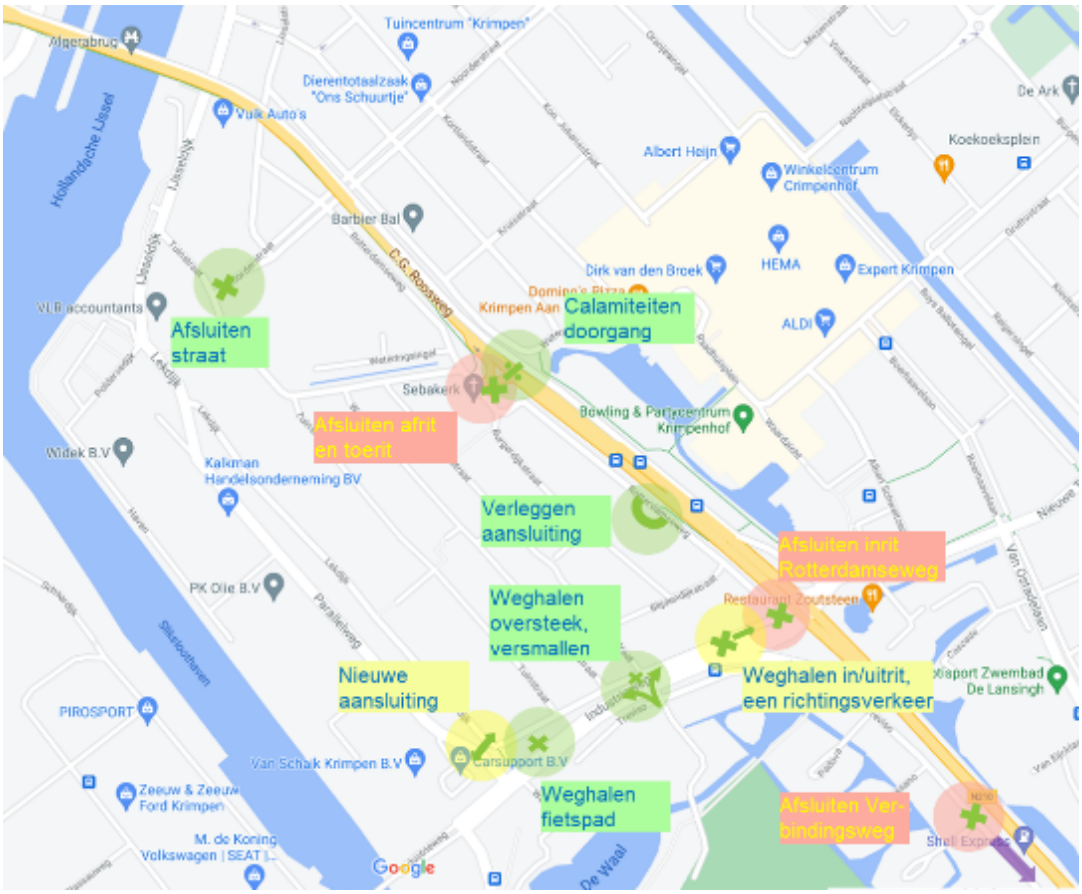
Resultaat: een veilige hoofdfietsroute Algerabrug – Wilhelminaplein – Rotterdamseweg - Treviso, een veilige fietsoversteek Grote Kruising en sterke afname van de verkeersoverlast in Oud Krimpen en Treviso.

Optionele maatregelen met groot effect, die een sterke toevoeging kunnen zijn:
- Afsluiten tweede inrit/uitrit van Industrieweg naar Oude Tiendweg, aanleg van een nieuwe centrale ontsluiting vanaf de Parallelweg naar de Oude Tiendweg/Lekdijk, er is dan ook eenrichtingverkeer op de Oude Tiendweg van Oosterstraat naar Rotterdamseweg.

Resultaat (aanvullend): betere bereikbaarheid van Oud Krimpen en een evenwichtiger verdeling van verkeer.

Optionele maatregelen met beperkter effect:
- Andere vormgeving aansluiting Wethouder Hoogendijktunnel;
- Reconstructie van de aansluiting Treviso en het opheffen van de fietsoversteek
- Afsluiting Noorderstraat bij Tuinstraat, als blijkt dat er te veel doorgaand verkeer is
- Herinrichting Wilhelminaplein en betere vormgeving calamiteitendoorgang
- Opheffen van het fietspad langs de Industrieweg noordzijde tussen Oosterstraat en Parallelweg

Resultaat (aanvullend): verdere verbetering van de verkeersveiligheid en verdere afname van het doorgaand verkeer.



Figuur 16: maatregelen Verkeersplan Oud Krimpen

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2021
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Verkeersplan Oud krimpen Veilig, bereikbaar en leefbaar
Samengesteld door	Joep Lax Thijs van de Wiel
Projectnaam	Grote Kruising, VCP Oud krimpen
Projectnummer	394-059
Datum	31 augustus 2021
Bestandsnaam	Verkeer in Oud krimpen.docx
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Verkeer en vervoer is ons vak. De boel in beweging zetten onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.