
bottleneck Algera, **Zeven eenvoudige maatregelen**



(nieuw) Krimpen werd bereikbaar



(oud) Krimpen werd slecht bereikbaar

Hoe de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard op korte termijn te verbeteren is zonder grote investeringen

Ton Colen (bedenker van het Algera-SMS)
7 september 2012

versie 3.0

Inleiding

De Algera corridor

De Algeracorridor verbindt de Krimpenerwaard met de regio Rotterdam en wordt begrensd door het Capelseplein te Capelle en "de grote" kruising in Krimpen aan den IJssel. Halverwege bevindt zich de Algerabrug over de Hollandse IJssel. De twee rijstroken brede brug met een extra wisselstrook is meer dan 50 jaar oud, is niet meer berekend op het moderne verkeer en de aanbruggen verkeren in zeer slechte staat. Voor de corridor is geen alternatief. De geringste problemen (kleine ongevallen), brugheffingen, technische gebreken aan de brug of VRI's leiden direct tot enorme files. Bij volledige en langdurige stremming moet omgereden worden via Gouda of Utrecht of gebruik gemaakt worden van veerdiensten over de Lek die absoluut niet berekend zijn op het aantal voertuigen en uitkomen in dorpen die niet de infrastructuur hebben om het verkeersaanbod veilig te verwerken.

De brug

De brug, als smalste deel in de corridor, heeft nog steeds het maximaal aantal voertuigpassages per uur niet bereikt en het is dus mogelijk meer verkeer te laten passeren waardoor de files afnemen. De Kruising in Krimpen en het Capelseplein te Capelle zijn de beperkende factoren. Een file op de brug wordt vaak veroorzaakt door rood licht in Krimpen en beperkt daarmee de doorstroming.

Bereiken van de maximale verkeerscapaciteit

Dit essay beschrijft hoe het mogelijk is de doorstroming te verhogen of zelfs te maximaliseren. Een aantal voorstellen omhelzen aanpassingen van het wegennet terwijl andere vrijwel kosteloos gerealiseerd kunnen worden.

Kaders

De voorstellen zijn eenvoudig, niet uitputtend beschreven, snel te realiseren, financieel realistisch en lokaal.

Er wordt niet ingegaan op grootschalige oplossingen in de vorm van extra oeververbindingen of het vervangen van de brug.

Samen

De meeste voorstellen raken aan mandaten en regelgeving van Rijk, provincie en gemeente. Voor het oplossen van de Algera file zal iedereen zijn steentje bij moeten dragen.

Doorstromingsoptimalisatie

Zeven voorstellen

Om de doorstroming van het verkeer over de Algeracorridor te optimaliseren zijn zeven eenvoudige oplossingen beschreven:

1. Brugheffingen.
2. Kruisend verkeer;
 - A: In krimpen;
 - B: In Capelle;
 - C: Stormpolder.
3. Gebruik busbanen door motoren.
4. Verkeer regel installaties (VRI's).
5. Optimaliseren van het Algera-SMS.
6. Omgang met de wisselstrook.
7. Sleepdiensten

1. Brugheffingen

Het probleem

De brugheffingen veroorzaken altijd verkeersstremming en zorgen zeker in de zomerperiode voor lange files. Uitsluitend bij zeer hoge waterstanden en als de stuw gesloten is o.a. voor onderhoud moet gebruikt gemaakt worden van de sluis. In alle andere gevallen kan vrijwel alle scheepvaart passeren zonder brugheffing.

Beroepsvaart

Het aantal keer per jaar dat er beroepsvaart passeert waarvoor een brugheffing nodig is, bv. drijvende bokken, is zeer beperkt. Beroepsvaart is gebaat bij voortgang omdat stil liggen geld kost. De schepen zijn zo ontworpen dat ze probleemloos onder de meeste Nederlandse bruggen en stuwen door kunnen.

Pleziervaart

Pleziervaart is een grote factor in de filevorming rond de Algerabrug. Zeker de heffing van 16:00 uur is bepalend voor de filelengte terwijl alle andere heffingen voor pleziervaart onmiddellijk tot files leiden. Het probleem met pleziervaart is niet de schepen maar de te lange masten daarvan. De brug zou niet geopend hoeven worden als de masten gestreken worden. Pleziervaarders die de masten niet willen, of kunnen strijken zouden uitsluitend nog na 21:00 uur mogen passeren beperkt tot 10 minuten. Technische aanpassingen van de

masten moet strijken of laten zakken mogelijk maken zonder afbreuk aan de sterkte te doen. Zoeken op internet levert als resultaat bestaande maststrijk systemen. Niet aanpassen betekend wachten. Voor landverkeer gelden immers ook voertuigeisen en maximale afmetingen.

De Staande Mast Route

De Staande Mast Route is een scheepvaart route voor zeil- en motorboten met een opbouwhoogte van meer dan zes meter. Het gaat daarbij vrijwel alleen om masten van zeilschepen die, indien gestreken, probleemloos zouden kunnen passeren. De route is gemaakt om in 24 uur vanaf het IJsselmeer naar de Volkenrak sluizen te kunnen varen.

Voor wiens plezier

Maar waarom zou je voor je plezier 24 uur lang of in wisseldienst met je medeopvarende aan het roer staan of continue aan het zeilen zijn? Aangenomen mag worden dat geen pleziervaarder de route volcontinue varende aflegt. Het heffen van de Algerabrug voor pleziervaart binnen het regiem van de Staande Mast Route zou opgeheven moeten worden.

Onevenredig

De pleziervaart drukt onevenredig zwaar op de filelast van de Algeracorridor zeker gezien het aantal schepen naar het aantal wachtende voertuigen.

Voorstel

- Opheffen van de Staande Mast Route.
- Brugheffingen voor pleziervaart zeer sterk beperken.
- Pleziervaart de mast laten strijken voor onbelemmerde doorvaart

2. Kruisend verkeer

Het probleem

Indien verkeersstromen elkaar kruisen zullen deze met intervallen tot stilstand gebracht moeten worden waardoor wachttijden en dus files ontstaat. Het beperken van kruisen zal files verminderen. Rondom de Wisselstrook en de open afritten van de brug kruist het verkeer onnodig.

2A. Kruisend verkeer in krimpen

Verkeer Krimpen in kruist op twee plaatsen onnodig:

- Bij het verlaten van de wisselstrook Krimpen in.
- Bij het linksaf slaan vanaf de hoofdrijbaan Krimpen in.

De wisselstrook

Verkeer Krimpen in kan eerder van de wisselstrook gehaald worden. Dit kan ter hoogte van de Rotterdamseweg / Weteringsingel (Fig1) en ter hoogte van het busstation (Fig2).

- 1) Bij de Weteringsingel is dit zeer eenvoudig te realiseren omdat er al een nooddoorvoer is.
- 2) Bij het busstation zou een rijbaanscheiding gemaakt kunnen worden aangrenzend aan het voetpad over het bestaande parkeerterrein om aan te sluiten op de Albert Schweizerlaan.

De beide afritten zouden aangesloten moeten worden op de slagboominstallatie van de wisselstrook.



Fig1, Afrit wisselstrook nabij Weteringsingel.



Fig2. Afrit wisselstrook nabij busstation Albert Scheizerlaan.

De hoofdrijbaan

Om de verkeersdruk van de Kruising te Krimpen te verlichten kan een andere kruisende verkeersstroom weggehaald worden. De voorsorteerstrook linksaf Krimpen in (Fig3) zou afgesloten moeten worden in de spits. Dat vereist een technisch uitdagend rijbaanafsluitsysteem in de vorm van verrijdbare geleiderails of systemen zoals in gebruik in de C-buis van de Benelux Tunnel. Aan de overliggende kant van de kruising kan een extra rijstrook aangelegd worden tot aan het tankstation.

Afwikkeling van verkeer krimpen in zou dan kunnen via de rotonde bij de Krimpener bosweg en via de rotonde ter hoogte van de busbaan die de CG Roosweg met de Ouverturelaan verbindt (fig4.). Dat nu alleen de bus gebruik maakt van zo'n ruime verbinding is zonde van de beschikbaarheid, zeker omdat de bus geen hinder zou ondervinden van het extra verkeer.

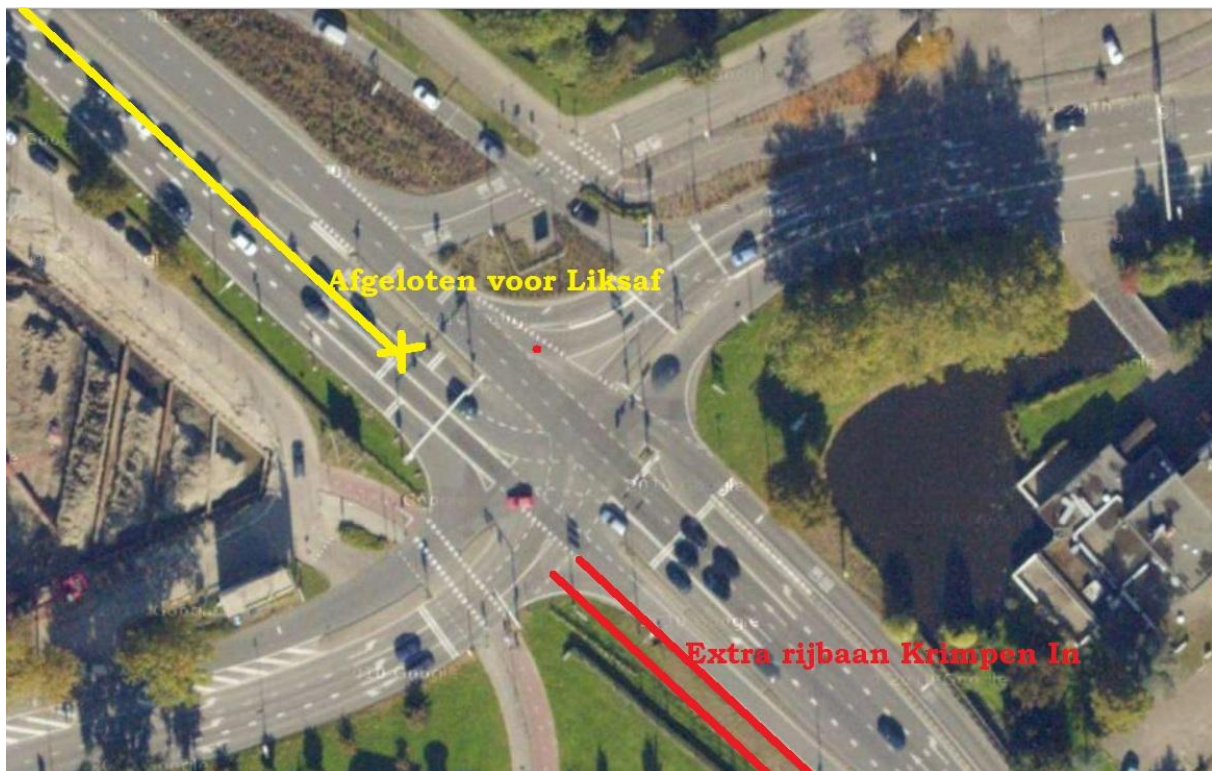


Fig3. Verboden linksaf te slaan tijdens de spits.

Bufferen

Voordeel van deze manier van verkeer afwikkelen is dat de CG. Roosweg als buffer wordt gebruikt voor het extra verkeer dat rechtdoor de kruising over kan omdat die weg na de kruising altijd vrij is.

Creatief

Uiteraard zijn er nog talloze manieren om kruisend verkeer te vermijden en om het verkeer over onbenutte, dus lege, weggedelen te verspreiden om het rijdend te houden. Zolang ze te bedenken zijn, zijn ze uit te voeren. Dit overzicht is niet uitputtend. Het vereist echter wel een ruime visie en wil om de files op deze manier aan te pakken.

Vrije busbaan

De heersende opvattingen over de vrije busbaan, die in Krimpen over bemeten is naar tijd en benutting, zouden losgelaten moeten worden. Ook de gedachte dat verkeer altijd over hoofdwegen het dorp in zou moeten moet op de helling.



Fig 4, Verkeer Krimpen in thv. de Ouverturelaan.

Voorstel

Opheffen van kruisende verkeersstromen door afwikkeling van het verkeer buiten de "grote" kruising in Krimpen om.

2B. Kruisend verkeer in Capelle

Verkeer op de wisselstrook Krimpen uit loopt vast op het stoplicht en op verkeer dat rechtsaf wil maar de wisselstrook niet verlaten kan omdat deze te kort is. Verlengen van de afslag (fig5.) en deze voor rechtsaf rond de verkeerslichten te leiden bevordert de doorstroming sterk.

Overwogen kan worden om aan het eind van de wisselstrook krimpen uit, twee slagbomen te plaatsen (kleine rood/witte lijnen 1 en 2 in fig. 5) waardoor verkeer uitsluitend nog rechtsaf de wisselstrook af kan en verkeer vanaf de hoofdrijbaan de wisselstrook niet meer kruist. Een combinatie van beide of alleen slagboom 2 is ook mogelijk



Fig5, vrije rechtsaf en langere uitvoegstrook.

Twee sporen

Voordeel van de slagboom is dat in krimpen al gekozen moet worden voor de rijrichting en dus ook de benutting van de hoofdrijbaan en wisselstrook.

Verkeer uit de Krimpenerwaard met bestemming Capelle zal daarvoor het Capelseplein moeten gebruiken.

Verlengen en vrije rechtsaf

De afslag naar rechts op het Capelseplein zou ook een vrije rechtsaf moeten worden met een verlengde afrit (fig6.). Hierdoor ontstaat meer opstelruimte waardoor er voor rechtdoor en links minder hinder is.

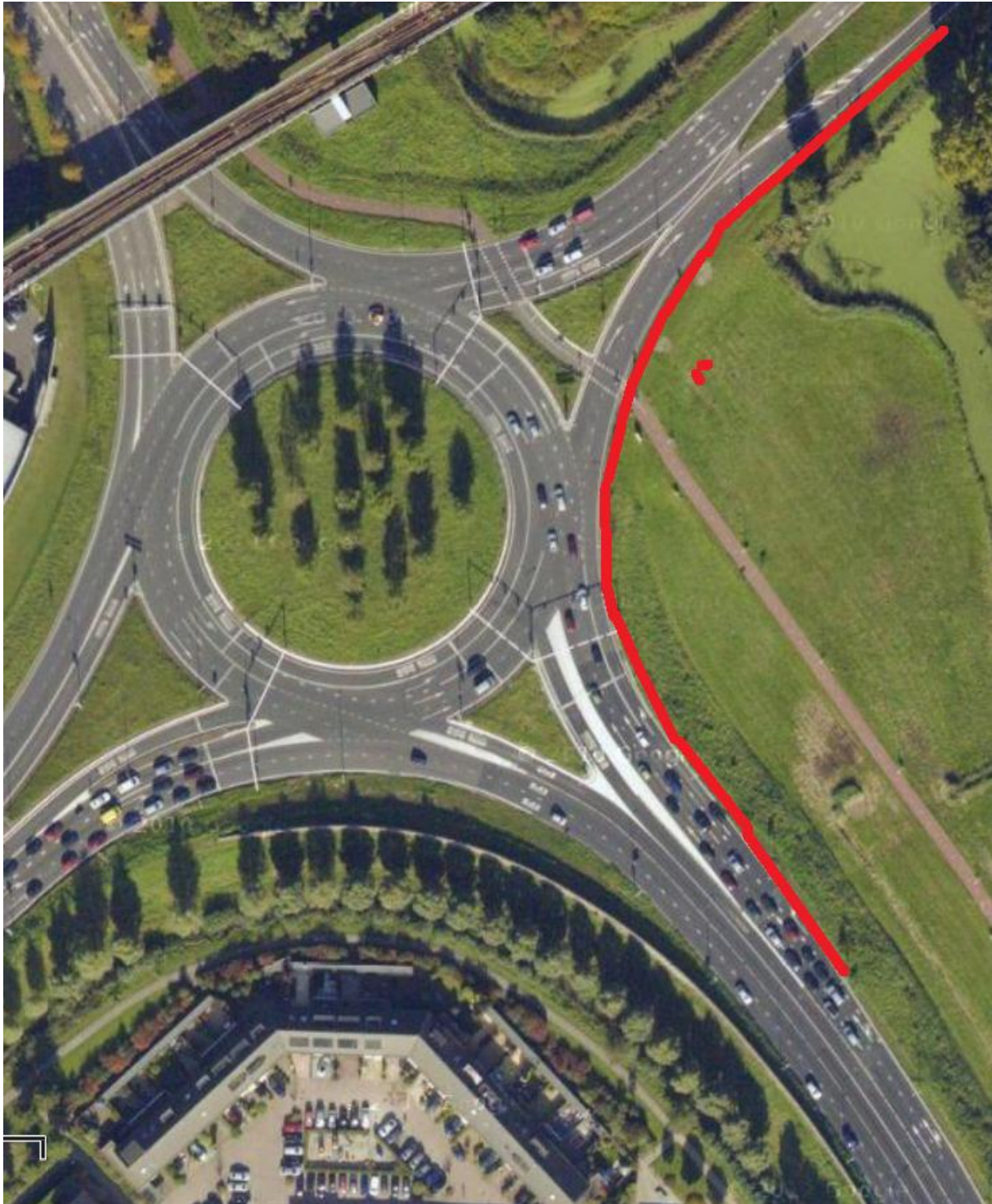


Fig6, vrije rechtaf op Capelseplein

2C. Kruisend verkeer vanuit de Stormpolder

Dit voorstel vereist de meest ingrijpende (minst haalbare?) verandering maar ontlast de verkeersdruk op de grote kruising enorm. Het is een dure maar tevens duurzame oplossing. Verkeer de Stormpolder uit wordt omgeleid via de rotonde in de CG Roosweg bij de Ouverturelaan (fig7.) .

De fase op de grote kruising voor rechtdoor op de CG Roosweg Krimpen uit kan langer worden en er ontstaat meer opstelruimte.



Fig7, Stormpolder verkeer afwikkelen over rotonde (impressie)

Beperken stilstand

Door alle maatregelen genoemd onder punt 2 wordt de CG Roosweg DE route Krimpen uit zonder veel oponthoud voor kruisend verkeer op de grote kruising. Tijdens de spits zal het op andere wegen dan de hoofd invalswegen druk zijn in Krimpen.

Voorstel

- kruisend verkeer beperken door het verkeer anders over de algeracorridor te leiden.

3. Gebruik van busbanen door motoren

In Londen loopt een proef waarbij motoren gebruik mogen maken van busbanen. Motoren hebben geen last van de file, dragen niet bij tot de vorming ervan en zijn een goed alternatief om snel en gemakkelijk door het drukke verkeer te manoeuvreren.

Sinds de herinrichting van de Algera corridor zijn de redresseerstroken verdwenen. De gevolgen hiervan zijn dat motorrijders krimpen uit geen ruimte hebben om de file te passeren en dat ze krimpen in veel te weinig ruimte tussen het verkeer op de smalle rijstroken hebben. De Algera corridor bezit twee zeer ruim bemeten busbanen die niet gebruikt worden als er geen bus rijdt. Omdat motoren gemakkelijk plaats kunnen maken voor de bus of er netjes achter kunnen blijven zou het de moeite waard zijn om te bekijken of het mogelijk is een zelfde test in krimpen door te voeren die wellicht als voortrekkers rol voor de rest van Nederland zou kunnen dienen. De extra ruimte voor motorrijders trekt misschien automobilisten over de streep om de auto voor de motor te verruilen. Uiteraard gaat de bus altijd voor de motorrijder en dient die de bus vrij baan te geven.

Voorstel

- Motoren toestaan de busbanen te benutten

4. VRI-gebruik

Het gebruik van de verkeerslichtinstallaties (VRI's) rondom de Algera corridor zou bekeken moeten worden. Er zijn moderne systemen die anticiperen op het verkeer dat de VRI nog moet naderen en die rekening houden met de hoeveelheid verkeer per fase. Intelligente regelingen kunnen het benutten van een kruising of rotonde optimaliseren zodat het "voor niets of zonder reden" stilstaan tot het verleden behoort (denk bv aan rechtsaf op het Capelseplein Krimpen in komend vanaf de Av Rijckevorselweg) . Ook het afschakelen van VRI's zou in enkele gevallen de overregulering met onnodig oponthoud kunnen beperken.

Voorstel

- Onderzoek naar intelligente VRI-systemen starten.
- Aanpassen of afschakelen van bestaande VRI's

5. Optimaliseren Algera-SMS

Tijdigheid SMS

Waarschuwingen via het Algera-SMS hebben het grootste effect indien ze tijdig afgegeven worden en een zo groot mogelijke groep. Het is voor de ontvanger dan nog mogelijk een alternatief te kiezen.

Voorstel

- Bekijken hoe het mogelijk is binnen vijf minuten na een SMS-waardige gebeurtenis een SMS te verzenden.
- Campagne opzetten om SMS-alert breed onder de aandacht te brengen om zoveel mogelijk deelnemers te vinden.

6. Omgang met de wisselstrook.

Beheer van de wisselstrook

Indien de installatie van de wisselstrook, Krimpen uit, defect is dient dit zo snel mogelijk bekend te zijn. Beheerder Citytec krijgt via een ingebouwd modem direct een melding van een verstoorde werking. Dit in combinatie met wisselen van de rijrichting op de avond ervoor moet elke ochtend een feilloze opening garanderen omdat altijd tijdig met de reparatie aangevangen kan worden in geval van technisch falen.

Wisselstrookteam

Indien een defect aan de technische installaties van de wisselstrook niet voor de spits te herstellen is zou een team van opgeleide vrijwilligers uit de gemeente de verkeersregulatie ter hand moeten nemen. Dit team zou de bomen handmatig moeten openen en het verkeer reguleren.

Voorstel

- Beter beheer van de techniek en controle op de reparatietijden van de wisselstrook.
- Team vrijwilligers de verkeersregulatie ter hand laten nemen in geval van wisselstrookfalen tijdens de spits.

7. Instellen van een sleepdienst.

Indien voertuigen op de Algeracorridor tot stilstand komen, door pech of ongevallen met uitsluitend blikshade, veroorzaakt dat direct groot oponthoud.

Sleepdienst

Het aangaan van overeenkomsten met lokale sleepdiensten die voertuigen met pech binnen 10 minuten van de rijbaan halen kan de filelengte en oponthoudtijd beperken.

Voorstel

- Prestatiecontracten met sleepdiensten aangaan om pech- en blikshade gevallen binnen tien minuten uit het verkeer te halen.

Epiloog

Waar een wil is, is een weg

Alle maatregelen vereisen een ruime blik en kunnen gerealiseerd worden door de vaste kaders te verlaten. Zolang iedereen wil rijden, er geen goed alternatief is voor mensen die meer te vervoeren hebben dan zichzelf (Goederen, passagiers en bv. gereedschap) en er geen tweede oeververbinding komt, ligt de oplossing in kleinschalige en slimme lokale maatregelen. Als Krimpen de aansluiting niet wil missen, krimp door vergrijzing en vertrek van jongeren uit de gemeente wil voorkomen dient er iets gebeuren.

Wilde westen

De analogie met het wilde westen lijkt vreemd. Maar dat is ontgonnen door de aanleg van spoorwegen die van gehuchten steden heeft gemaakt. Wegen zijn nodig om huizen te verbinden. Onbereikbare steden groeien niet of ontvolken (Delfzijl!).

De aansluiting is snel gemist als je onbereikbaar bent.

Nee!

Er is altijd een reden om iets niet te willen doen. Vooruitstrevendheid en de wil om het te proberen *vereisen moed die niet altijd aanwezig is in bestuurlijk Nederland*. Het lef om de bijl te zetten in het woud aan onnodige regelgeving ontbreekt en aansprakelijkheidskwesties verlammen de zaak net zoals overheden die elkaar de bal toespelen in plaats van een gezamenlijk doel te kiezen.

Niet voor mijn deur! Weg met het sluipverkeer!

Iedereen wil rijden maar niemand wil dat voor zijn deur. Zolang uitsluitend in termen als sluipverkeer wordt gedacht om verkeer over hoofdrijbanen te leiden hebben kleinschalige alternatieven nooit een kans van slagen. verkeer dat over de hoofdroutes Krimpen in gaat verspreid zich uiteindelijk over het hele dorp.

Neem als voorbeeld de Ouverturelaan. Daar kan verkeer niet komen via de busbaanrotonde in de N210. (zie onder punt 2A. "Kruisend verkeer in krimpen, figuur 4). Om die, grote, doorgaande weg te bereiken moet je via de N210 over

de KrimpenerBosweg over de gevaarlijke kruising met de Vijverlaan langs in en uitritten en scholen. Openstellen van de busbaanrotonde voor alle verkeer leidt er dus toe dat je eerder en gemakkelijker op weg uitkomt die toch al veel verkeer afwikkelt waarvan een deel niet de bovengenoemde hindernissen hoeft te nemen en kruisend verkeer wordt beperkt.

De onder punt 2a omschreven maatregelen zouden tijdgebonden kunnen worden om overlast te voorkomen op wegen die geen hoofd doorvoerroute vormen. Openstelling van de routes de wijken in zou uitsluitend gedurende de avondspits mogelijk gemaakt kunnen worden.

Veilig achter de brug

Maar als we de handen niet ineenslaan en over onze ego's of schaduwen heen willen stappen zullen we de aansluiting zeker gaan missen. Stilstand is achteruitgang en een dorp kan niet bestaan van senioren die graag veilig achter "DE BRUG" wonen.

Samen

De enige oplossing voor de file in Krimpen, buiten verhuizen, is het samenwerken aan oplossingen, luisteren naar elk idee hoe gek dat ook moge klinken en haalbare plannen per direct uitvoeren voordat alle overheidsgelden aan Krimpen voorbijgaan.

Bronvermelding en informatie

Staande Mast Route : www.rws.nl/images/Staande%20Mast%20Route%202012_tcm174-316559.pdf
Kaartmateriaal: Google Maps.