
Krimpenerwaard, **DOODLOPENDE polder**



Modern



oud

Een beschouwing over de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard

Leefbaar Krimpen
7 november 2002

oktober 2003 versie 5.11

DE BRUG en het probleem

Sinds de door de Hollandse IJsselkering ingesloten Algera brug in 1958 de veerpont heeft vervangen en daarmee de Krimpenerwaard gemakkelijk toegankelijke maakte heeft de tijd niet stil gestaan.

Nederland heeft op bevolkings en mobiliteits gebied een ontwikkeling doorgemaakt die de oorspronkelijke gemakkelijke toegankelijkheid anno 2002 tot een bottleneck heeft gemaakt.

Een bottleneck waar zich dagelijks een continue toenemende verkeersstroom doorperst. Om de pijn te verzachten zijn maatregelen genomen om de doorstroom te vergroten in de vorm van de welbekende wisselstrook, en om de capaciteit volledig te benutten door renovatie van de grote kruising.

Waar gaan we heen ?

Om binnen de constructieve en fysieke ruimte van de bestaande brug en de nauwelijks alternatief biedende toeleidende wegen extra doorstroom capaciteit te realiseren zijn er plannen ontwikkeld om het huidige fietspad als vierde rijstrook te gaan gebruiken en plannen om een aparte fietsbrug te realiseren. Ook plannen om een aan de bestaande brug bevestigde variant om het fietspad te compenseren passeerde de revue.

Een tweede oeververbinding richting Capelle aan den IJssel wordt geblokkeerd nadat beide gemeentes zijn gaan bouwen in het geplande tracé. Het plan om de metro naar Krimpen te halen sneuvelt definitief.

Concluderend kan gesteld worden dat de discussie rondom de brug niet zal eindigen voordat de file verdwenen is.

Maar zal de file verdwijnen als de vierde rijbaan gerealiseerd is ?

Het probleem van de doorstroming van het verkeer op de brug zou door het besteden van veel geld en het veroorzaken van veel infrastructurele en omgevings overlast opgelost kunnen worden door het realiseren van een vierde rijbaan.

Wat echter niet opgelost wordt is de afvoercapaciteit van het wegensysteem voor het verkeer uit de Krimpenerwaard richting Capelle aan den IJssel en Rotterdam waarin diverse hindernissen genomen moeten worden:

1- De eerste hindernis die genomen moet worden is het samenvoegen van het verkeer vanaf de wisselstrook met dat van de hoofdrijbaan. Dit probleem is o.i. met beperkte middelen voor de korte termijn op te lossen hetgeen onder de kop "de korte termijn" wordt toegelicht.

2- De tweede hindernis vormt het Capelseplein waar het verkeer uit Rotterdam Alexander en Capelle aan de IJssel richting de A16 of Rotterdam centrum zich samenvoegt met dat uit de Krimpenerwaard.

3- De derde hindernis is het verkeer uit 's-Graveland en Kralingseveer.

4- En om de rij compleet te maken voegt ook het verkeer vanuit de nieuwe woonwijk Fascinatio en industriegebied Rivium zich bij de bovenvermelde verkeersstromen als één grote verkeersstroom die vastloopt op het Kralingseplein richting de A16 en Rotterdam centrum.

Al dit verkeer zal de verkeerscapaciteit van de Abram van Rijckevorselweg op korte termijn fors gaan overschrijden. Nu al is deze ondercapaciteit zichtbaar in de vorm van lange files op de van Rijckevorselweg waarvan verbreding uitgesloten is door recent gerealiseerde hoogbouw direct naast de weg.

De te verwachten grote onderhoudsbeurt van de veel te zwaar belaste Algerabrug werpt een dilemma op omdat het sociaal maatschappelijk onverantwoord is de brug af te sluiten voor verkeer terwijl goed en veilig onderhoud of inspectie dit wel vereist. Opnieuw een extra rijbaan aan de brug zal de oorspronkelijk voor twee rijbanen ontworpen brug onnodig zwaar belasten wat wederom tot versnelde slijtage zal leiden hetgeen de vicieuze cirkel completeert.

Bij deze maatschappelijke overweging dient ook de vitale functie van de brug in ogenschouw genomen te worden. De brug als *enige verbinding* maakt het achterland volledig onbereikbaar of ontwricht het maatschappelijke leven ernstig als de brug door storing of schade langdurig open blijft of zelfs geheel verloren zou gaan bij een calamiteit als een aanvaring of ander onheil.

Willen we daar heen ?

Moeten we onze blik wel blijven richten naar een virtueel doodlopende weg waar met pijn en moeite nog een aantal jaren wat extra verkeer over te persen is ten koste van veel geld en overlast of richten we onze blik de andere kant op door de Capelle-variant in de vorm van de Algeracorridor de rug toe te keren met als doel de Algerabrug te ontlasten door het realiseren van een tweede oeververbinding richting knooppunt Ridderster naar rijksweg A15-A16.

Knooppunt Ridderster ligt hemelsbreed dicht bij de provincialeweg N210 en is door de aanleg van een tunnel of een brug gemakkelijk te bereiken. De in dit betoog voorgestelde tunnel onder de Nieuwe Maas vormt een continue beschikbare route om de rivier te kruisen en vormt een ontsluiting die alle bewoners van Krimpenerwaard ten goede komt. Niet alleen de voordelen voor de automobilist en het openbaar vervoer zijn groot maar ook ontstaan nieuwe alternatieven voor samenwerking van hulpdiensten als brandweer en ambulance.

In de op de volgende pagina aangebrachte visualisatie van het hier boven vermelde idee is een tunnel getekend op basis van een twee maal twee rijstroken autoweg die een verbinding vormt tussen de provinciale weg N210 in de gemeente Nederlek richting knooppunt Ridderster in de gemeente Ridderkerk en daarbij globaal het tracé van de bestaande hoogspanningsmasten volgt. De keuze voor het toerit punt

van de tunnel is facultatief en vormt slechts een grof uitgewerkt maar realiseerbaar concept wat rekening houdt met bebouwing en het aanwezige natuurgebied. Ook is in het concept rekening gehouden met de Krimpense wens een rotonde aan te brengen in de provinciale weg N210. De keuze voor een autoweg in plaats van een autosnelweg is gemaakt op basis het hoofddoel de Krimpenerwaard bewoners een tweede toerit van en naar de polder te bieden.

Ondanks dat een brug globaal twee maal zo goedkoop is dan een tunnel is in dit betoog gekozen voor het uitwerken van de tunnel variant gebaseerd op het afwezig zijn van onderlinge hinder tussen het scheepvaart- en het autoverkeer bij een brugheffing.

Ook kan uiteindelijk het veel verder strekkende Rijkswegenplan van stal gehaald worden waarin de tweede ring Rotterdam omschreven is, hetgeen buiten beschouwing wordt gelaten in dit concept. Dit laat onverlet het feit dat het voor de verre toekomst wellicht een beter alternatief vormt.

Dit brengt u dan ook tot het hoofddoel van dit concept, namelijk stemmen tot nadenken over de mobiliteit en economische ontwikkeling van de Krimpenerwaard welke thans beperkt wordt door de slechte toegankelijkheid.

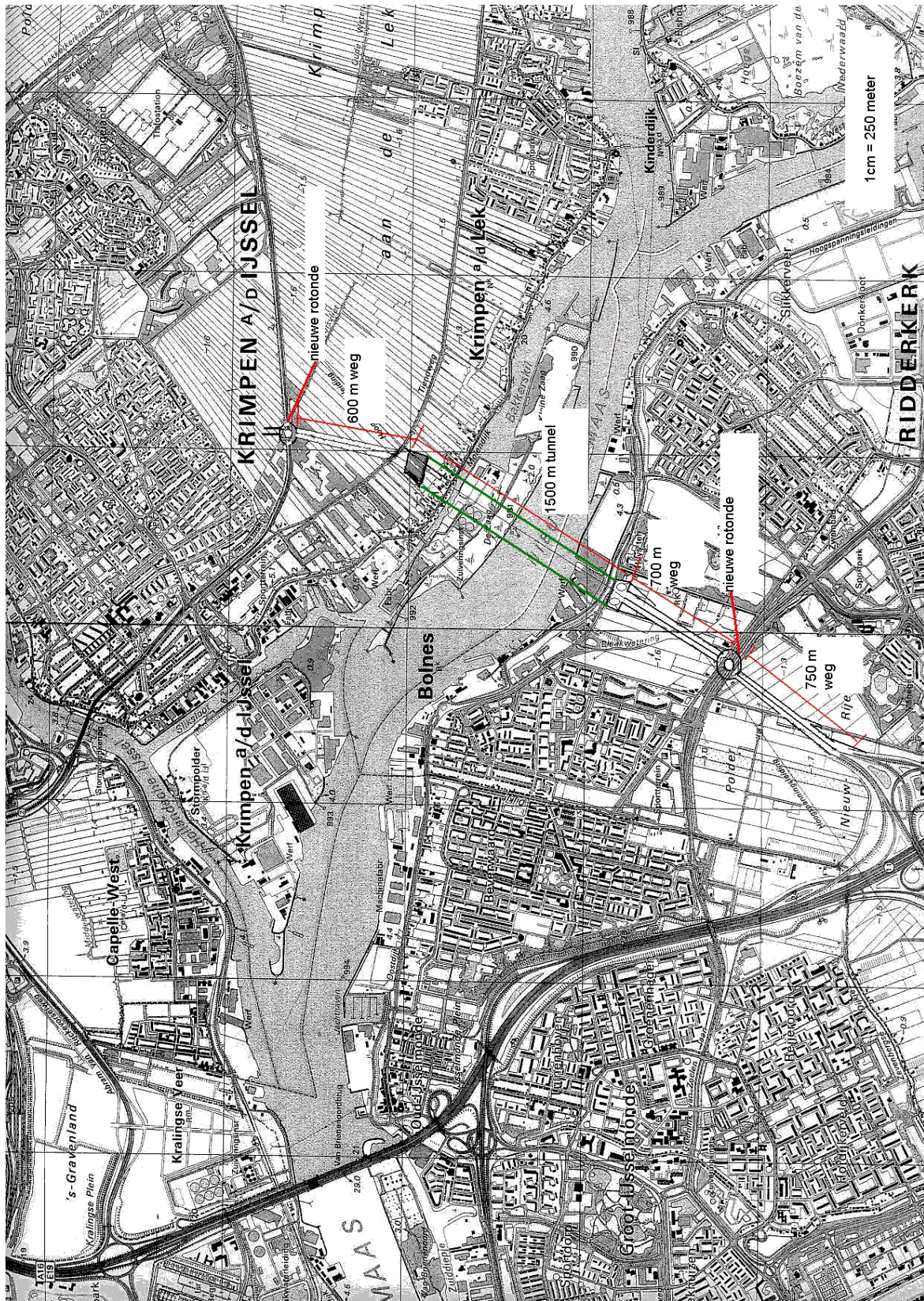
In het provinciale concept zal sluipverkeer komend van kooppunt Ridderster vermoedelijk beperkt blijven omdat dit uiteindelijk vastloopt op de Algeracorridor.

Het verkeer uit de Krimpenerwaard richting A15 en A16 dat nu bij gebrek aan een alternatief door Krimpen aan den IJssel over de Algerabrug moet zal in de toekomst zonder overlast buiten het dorp probleemloos van rotonde tot rotonde een alternatieve route kunnen nemen door de tunnel.

Het verkeersaanbod op de A16 komend vanaf de Rijckevorselweg zal zich spreiden over de A16 en de A15 zodat het file-effect door massaal invoegen afneemt.

Nadrukkelijk wordt gewezen op het voordeel voor alle steden, dorpen en woonkernen in de Krimpenerwaard.

Visualisatie van de tunnel van de rotonde in de N210 onder Lansingh Zuid naar Ridderkerk



Wie zal dat betalen ?

Natuurlijk gaat het om heel erg veel geld dat onmogelijk op te brengen is door de gemeentes uit de Krimpenerwaard.

De Stadsregio, de Provincie, het Rijk, en wellicht zelfs subsidies uit de Europese Unie zouden bij kunnen dragen tot het verwezenlijken van het gestelde doel.

De betrokken overheden zullen samen een financieringsformule moeten opzetten waarbij particuliere partijen betrokken zouden kunnen worden. Dit zou bijvoorbeeld tot een tunnelbouw kunnen leiden met een tolsysteem of een systeem gebaseerd op particuliere financiering waarbij de overheid per passerend voertuig terugbetaalt. Een kleine financiële bijdrage kan gehaald worden door het uit de vaart nemen van het auto veer Krimpen aan de lek – Kinderdijk en misschien zelf het auto veer bij Bergambacht.

Het belangrijkste is evenwel dat hiervoor geldt: **“waar een wil is, is een tunnel”**

Wat kost dat dan ?

De nieuwste tunnel van Nederland is de Westerschelde tunnel. Een boor tunnel van 6600 meter lengte bestaande uit twee naast elkaar gelegen buizen met een diameter van 11 meter met in elke buis twee rijstroken van 3,5 meter breed. De manier van aanleg wordt momenteel toegepast in de Groene Harttunnel en de Sophia Spoortunnel.

Ondanks dat de hieronder gepresenteerde rekenmethode door de eenvoud niet toonaangevend kan zijn biedt het op vergelijking gebaseerde systeem toch een indicatie voor de kosten van een boortunnel onder de Nieuwe Maas.

De Westerschelde tunnel heeft 779 miljoen euro gekost. Zoals vermeld is de tunnel 6600 meter lang. Dat levert een prijs per meter op van 118 duizend euro. Afgerond op 120 duizend euro per meter zou de 1500 meter lange tunnel onder de Nieuwe Maas 180 miljoen euro kosten. Met de rotondes, de toeleidende wegen en een viaduct over de open tunnel bak in de Tiendweg kun je heel globaal uitgaan van een prijs van 200 miljoen euro.

Het Milieu

Een boortunnel veroorzaakt geen schade aan het terrein waar hij onderdoor gaat. Slechts bij het begin en het eind ontstaat een bouwterrein met alle gevolgen voor de omgeving. Door deze twee terreinen strategisch te kiezen kun je natuurgebieden volledig ontzien.

Omdat het verkeer sneller de Krimpenerwaard uit kan zal het aantal files verminderen waardoor de hoeveelheid uitlaatgassen vermindert. Ook zal de concentratie uitlaatgassen rondom het gebied van de Algeracorridor en Brug afnemen.

Uiteraard komt er meer asfalt. Maar dat is een zeer beperkt stuk in de Krimpenerwaard van de reeds geplande rotonde in de Tiendweg tot de tunnel toerit en aan de Ridderkerkse kant van de tunnel, van de toerit naar de nieuw te bouwen rotonde in de Rotterdamseweg.

De hoek of hap uit de polder welke wordt gevormd door de N210, de Tiendweg en de nieuwe weg naar de tunnelingang zou gebruikt kunnen worden voor woningbouw toegankelijk voor starters op de woningmarkt. Dit gebied kan zonder veel problemen ongeveer 200 woningen bevatten. Indien creatief met de ruimte wordt omgegaan kan een deel van de tunnelbak bij de tunneltoerit gebruikt worden voor dubbelgebruik door (kantoor) bedrijven of woningen met speciale geluid, brand en trillingswerende wanden direct tegen de tunneltoerit te bouwen waardoor het aantal woningen groter kan zijn.

Demografisch

Door de Krimpenerwaard te handhaven als Groene Hart worden de mogelijkheden tot nieuwbouw beperkt. Nieuwbouw met name voor starters op de woningmarkt is echter noodzakelijk om de bevolkingsopbouw in evenwicht te houden. Als het grootste deel van de jongeren geen bereikbare woning in de Krimpenerwaard kan vinden zal de Krimpenerwaard onevenredig vergrijzen. Nu al is de ontwikkeling zichtbaar dat nieuwbouwwijken in bijvoorbeeld Barendrecht de jongeren uit de Krimpenerwaard huisvesten. Door het wegtrekken van de jongeren uit een gemeenschap verdwijnen ook de voorzieningen uit zo'n gemeenschap zoals bijvoorbeeld winkels, gezondheidszorg en industrie. Er zal een keuze gemaakt moeten worden tussen het Groene of het Grijze Hart van de Randstad waarbij gekozen wordt voor een bereikbare bewoonde of een onbereikbare onbewoonde Krimpenerwaard.

De korte termijn

Omdat de realisatie van een tunnel van af het idee-, tot aan de realisatiefase aardig wat tijd zal kosten is het verstandig het verkeer op de Algra corridor vlotter te laten verlopen door het aantal punten waar het verkeer dient in te voegen te beperken.

Komend uit Krimpen zou het in de spits niet meer mogelijk moeten zijn om vanaf de hoofdrijbaan direct na de brug rechts af te slaan richting Ketensedijk waarbij de wisselstrook wordt gekruist.

Een extra slagboom dient het rechts afslaan te beperken.

Een korte extra rijbaan moet worden aangelegd naast de bestaande strook richting Ketensedijk.

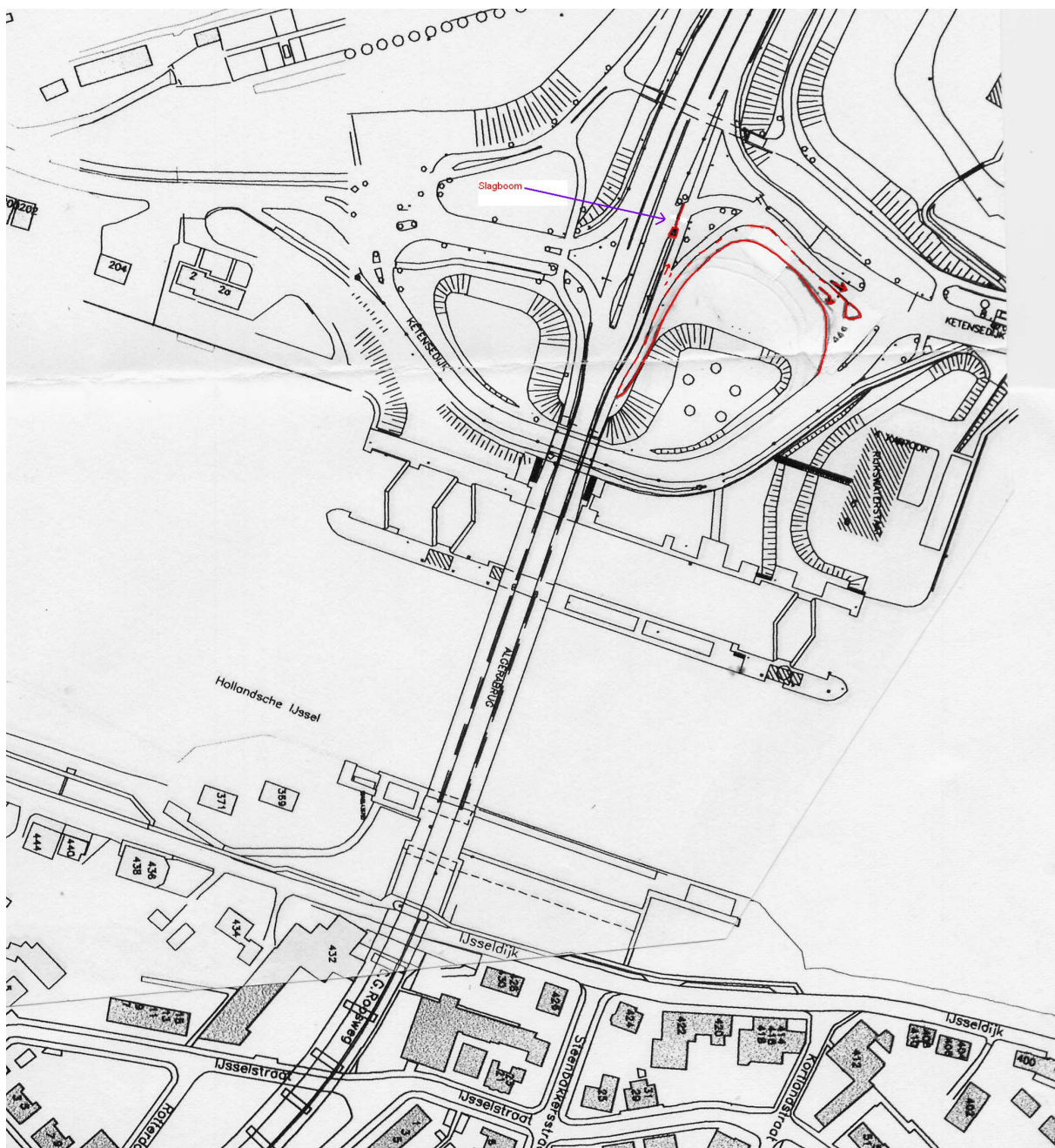
Dit heeft de volgende voordelen:

-Het verkeer richting Nijverheidsstraat (Kralingseveer) kan zonder hindernissen de brug verlaten.

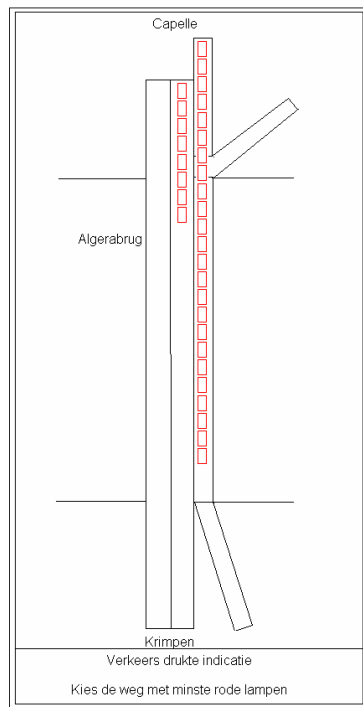
-Het verkeer richting Capelseplein kan zonder oponthoud van het huidige verkeerslicht, aan het eind van de wisselstrook, rechtdoor naar de invoegstrook van de hoofdrijbaan.

-Het verkeer richting Ketensedijk op de korte uitvoegstrook aan het eind van de wisselstrook blokkeert niet meer onnodig het verkeer wat rechtdoor gaat richting Capelseplein.

Impressie extra rijbaan richting Ketensedijk met extra slagboom



Om het verkeer optimaal te verdelen over de wisselstrook en de hoofdrijbaan zou een systeem van censoren aangebracht kunnen worden waarvan de informatie over de hoeveelheid verkeer op de hoofdrijbaan en de wisselstrook gepresenteerd wordt in de vorm van een bord met visualisatie van de hoeveelheid verkeer op beide rijstroken zodat de automobilist kan kiezen welke baan hij neemt.



Impressie van een electronisch aanduidingsbord dat de verkeersstromen aangeeft op zowel de hoofdrijbaan als de wisselstrook. De automobilist kan zo een keuze maken zodat de beschikbare ruimte optimaal verdeeld kan worden.

Elk rode rechthoek stelt een voertuig voor

Experimenteren met het buiten gebruik stellen van de verkeerslichtinstallatie op het Capelseplein zou tot de doorstroomverhogende maatregelen kunnen horen. Fietser zouden via een fietsersbrug een veilige oversteekfaciliteit kunnen krijgen. Met extra aandacht voor het ritzen zou ook geëxperimenteerd kunnen worden met het buitengebruik stellen van de verkeerslichtinstallatie net voor de brug aan de Capelse kant. Door hier een gelijkwaardige verkeerssituatie te creëren met uitsluitend rood licht als de bus passeert zou de capaciteit van de brug optimaal benut worden.

Investeren in deze korte termijn variant is alleen wenselijk als gelijktijdig een haalbaarheidsonderzoek gestart wordt naar de tweede oeververbinding omdat zoals reeds aangegeven dit een investering in een vastlopend zoniet spreekwoordelijk doodlopend tracé is. De tijdelijke oplossingen kunnen misschien het dichtslibben net voldoende afremmen tot het gereed komen van de tweede oever verbinding. Zoals eerder aangegeven heeft het geen zin te investeren in rijbaan uitbreiding op een brug die in slechte staat verkeert door overbelasting maar wel nog net voldoende verkeer kan verwerken binnen de huidige structuur om het toch vastlopende verkeer richting Capelle te kunnen blijven verwerken tot het gereed komen van de vaste oever verbinding.

Regeren is vooruit zien.

Leefbaar krimpen heeft in de raadsvergadering van 3 april 2003 een parallel getrokken met het verzakken van de N210 en de aanbruggen van de Algerabrug omdat het in beide gevallen relatief oude wegen betreft die niet berekend zijn voor de huidige verkeersbelasting, beide aan grote renovatie toe zijn en beide een enorme verkeerschaos veroorzaken in geval van schade aan de constructie.

Om tot realisatie van de tunnel te komen is globaal 5 jaar nodig. Indien hier de voorbereiding bij wordt betrokken van eveneens 5 jaar zijn we 10 jaar verder. Tien jaar waarin de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard op achterstand blijft en alle beschreven verkeersproblematiek zal toenemen.

Om in 2023 Koning Willem Alexander het lintje te kunnen laten knippen voor de Krimpenerwaard of RTC-tunnel zal nu een beslissing genomen moeten worden. Tel hierbij de vertraging op ontstaan door een langdurige periode waarin gewikt en gewogen wordt of er een tunnel moet komen en de kans is groot dat de tunnel geopend wordt de president van de republiek der Nederlanden.....

Deze blik op de toekomst brengt u tot het eind van dit betoog waarin een ballonnetje wordt opgelaten om tot nadenken aan te zetten over een versleten brug en de onmogelijkheid deze te handhaven op de lange termijn en waarin een korte termijnvisie wordt geboden met enkele noodverbandjes op verkeersgebied. De bestuurlijk haast onoverzienbare periode van 10 jaar ter verwezenlijking van een tunnel kan pas starten als de beslissing genomen wordt. Laat het debat starten over het zo snel mogelijk realiseren van een verbinding om de Krimpenerwaard bereikbaar te houden.



Bronvermelding:

Kaart met tunnel - Wolters Noordhoff grote provincie atlas 1:25.000 zuid holland 1990 ISBN 9001962068

Kaart met dijk naar A20 - Microsoft Autoroute

Kaart met extra afrit - Gemeente Krimpen aan den IJssel

Foto's - <http://www.jobvdsande.com/projects/deltawerken/data/en/delta/holys/holys.htm> en

<http://www.xs4all.nl/~nieko/1953.htm>

Auteur : Ton Colen

Een nieuwe visie op bereikbaarheid In combinatie met de bescherming tegen het water.

Het Deltaplan

Bijgaand treft u een hypothetische uiteenzetting die een oplossing biedt voor de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard en de kwetsbaarheid van de Randstad voor het omringende water.

De keuze voor de bouw van de stuw in de Hollandsche IJssel als eerste waterkering van het Deltaplan is niet zonder reden geweest.
Een eventuele dijkdoorbraak aan de Capelse zijde zou als gevolg hebben dat Zuid Holland tot aan Leiden zou overstromen.

Een eventuele dijkdoorbraak van een Krimpenerwaard omringende dijk zal als effect hebben dat de volledige polder vol zal lopen.

Dijken

Dijken beschermen Nederland als rivierdelta tegen het water van de zee en de rivieren. Rivier - en zeedijken vormen een barrière om het achterliggende lager dan het water gelegen land bewoonbaar te maken.
Het is volkomen begrijpelijk om dijken te bouwen daar waar het water tegen gehouden dient te worden.

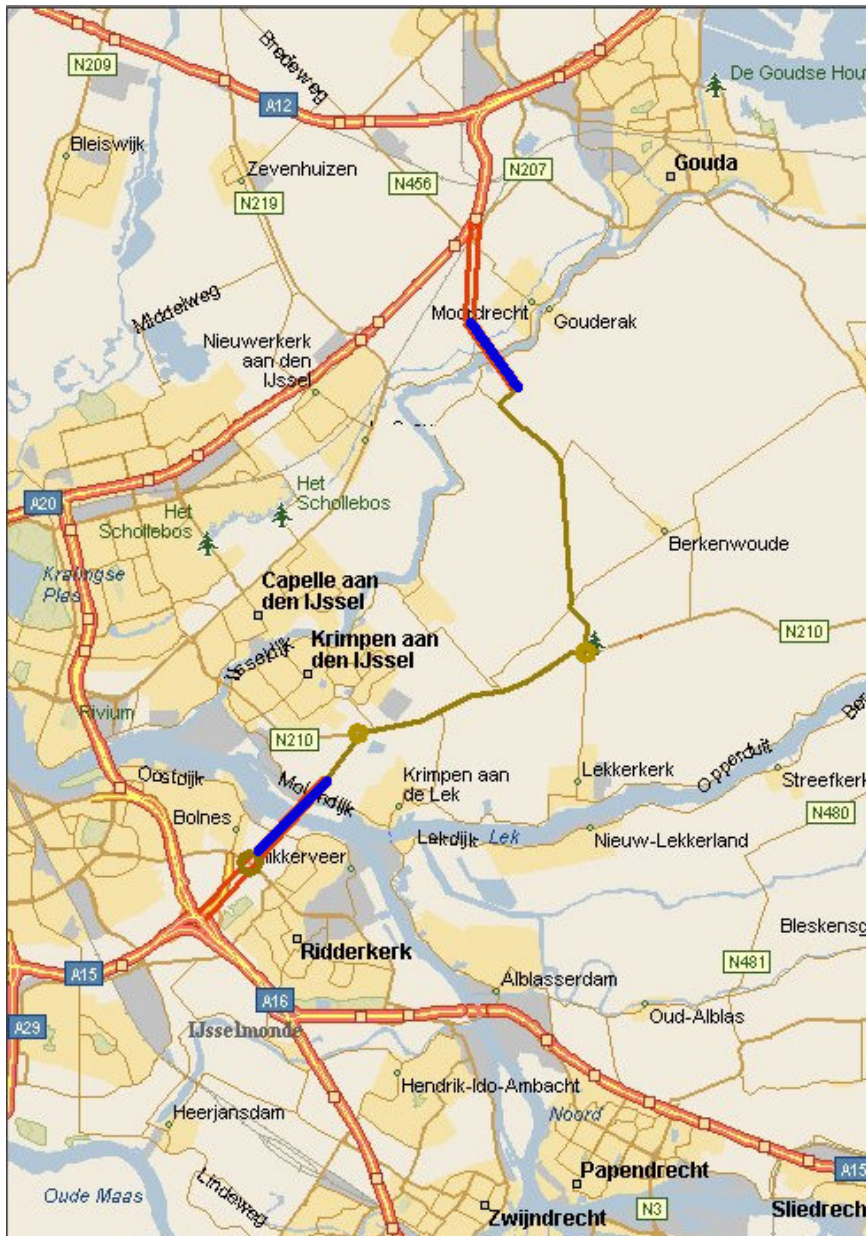
Het lijkt niet logisch om dijken te bouwen op plaatsen waar geen dreiging van water uitgaat. De keuze om dijken te bouwen zoals we dat in Nederland doen heeft echter tot gevolg dat bij een grote dijkdoorbraak al het land achter de dijken als een badkuip volloopt.

Risico spreiden

Om te voorkomen dat grote delen van Nederland onderlopen ten gevolgen van een enkele omvangrijke dijkdoorbraak zijn diverse maatregelen mogelijk.

Één van de mogelijke maatregelen is het compartimenteren van het door water omgeven gebied.
Door het bouwen van extra dijken ontstaan in de “grote badkuip” vele “kleine badkuipjes”.

Een voorbeeld hiervan treft u in de onderstaande tekening aan.



De keuze voor het tracé is puur fictief en dient alleen als visualisatie. Desalniettemin is het realiseerbaar.

Een dijk dwars door de krimpenerwaard van de Molendijk aan de Nieuwe Maas tot de IJsseldijk net onder Moordrecht zal van het gebied rondom Krimpen aan den IJssel samen met Ouderkerk tot een kleiner badkuipje maken. Het gebied loopt hierdoor minder kans overstroomd te raken en zal bescherming bieden aan de rest van de Krimpenerwaard indien het getroffen wordt door een dijkdoorbraak.

De combinatie

Een brug over de Nieuwe Maas van Ridderkerk naar “de Zaag” zou aan moeten sluiten op de nieuw te bouwen N210 en ontsluit de Krimpenerwaard in Westelijke richting. Een brug over de Hollandse IJssel net onder Moordrecht ontsluit de Krimpenerwaard in Noordelijke richting.

De provinciale weg N210 zowel als de andere wegen die de twee bruggen verbinden zouden aangelegd moeten worden op een dijklichaam.

Door de aanleg van wegen op dijklichamen naar bruggen over de rivieren ontstaat de compartimentering die extra bescherming tegen overstromingen biedt zowel als een ontsluiting van de Krimpenerwaard voor het gemotoriseerde verkeer.

Een M-vormig dijkprofiel in combinatie met zeer open asfalt beton (ZOAB) als wegdek reduceert geluidsoverlast van het verkeer dat gebruik maakt van de verhoogde weg tot een minimum. Vergelijk dit met de manier waarop de N210 is aangelegd van het Capelseplein tot aan de Algerabrug om de woonwijk ‘s - Gravenland af te schermen van het verkeer.

Realiseert u dat deze woonwijk in het klein dat is wat in het groot realiseerbaar is. Een badkuipje omringd door eigen dijken met wegen op die dijken.