



Krimpenerwaard

Het groene hart der verbindingen.

Adviesbureau DRALBOOM



Tom van Oss – Voorzitter
Niels van den Bergh – Tweede Voorzitter
Sarah Alen – Notulist
Julie Dirx – Vormgever
Arthur Langedijk – Inhoudelijk Proces Participatie
Siebe Mijnhardt – Inhoudelijk Proces Ruimtelijke Verkenning
Tjibbe Omvlee – Communicatie Extern
Marloes Rutjens – Communicatie Intern

Managementverslag

02-07-2021



Inhoudsopgave

Voorwoord	1
Visie	2
Ontwikkelingsplan.....	4
Detailplannen.....	5
Mobiliteit.....	5
Huisvesting.....	5
Natuurlijke verbinding	6
Participatieproces	8
Conclusie	10



Voorwoord

Wij zijn er voor de groei van elk project, regio en gemeente. Adviesbureau DRALBOOM is begonnen tussen de morenen, uiterwaarden en rivier van de Wageningse vallei. Sindsdien levert DRALBOOM niets anders dan stevig advies voor gemeenten en regio's. Bomen doe je namelijk niet alleen, maar dat doe je samen. Wij willen de vitale ruimtelijke kwaliteit binnen de regio's van onze opdrachtgevers stevig zien groeien. DRALBOOM levert bij ieder project een boom vol advies en probeert gemeenten de weg naar een bloeiende toekomst te laten zien. Kortom: wij zitten boomvol advies.

De naam DRALBOOM is voortgekomen uit de achternamen van de oprichters, respectievelijk: Julie Dirkx, Marloes Rutjens, Sarah Alen, Arthur Langedijk, Niels van den Bergh, Tom van Oss, Tjibbe Omvlee en Siebe Mijnhardt. Dral is ook een oud-Nederlands woord wat stevig / vast ineengedraaid betekent. Het werd vaak gebruikt in de zin van een Dral (stevig vervlochten) touw (vanDale, 1898). Bureau DRALBOOM staat dan ook voor stevig advies en we willen dan ook gaan voor sterke verbindingen die gelegd moeten worden.

Dit managementverslag geeft een samenvatting van de door ons doorlopen processen om tot ons uiteindelijke plan te komen. Het verslag bestaat onder andere uit een uiteenzetting van onze visie met het daarop uitgewerkte ontwikkelingsplan en de detailuitwerkingen. Binnen de plannen en uitwerkingen is ook een participatieplan uitgewerkt. Door middel van dit verslag hopen wij als bureau u een goed beeld te geven over de door ons opgestelde plannen.



Visie

Als ruimtelijke experts van adviesbureau DRALBOOM willen wij werken naar een verbonden en duurzame Krimpenerwaard. In de gebied dekkende visie die wij hebben opgesteld vertalen we de hoofdlijnen van gewenste nieuwe ontwikkelingen in het gebied aan de hand van 3 soorten verbindingen: infrastructurele, sociale en natuurlijke verbindingen. Binnen deze verbindingen houdt onze visie zich bezig met onderwerpen als duurzaamheid, bereikbaarheid, actieve recreatie en burgerparticipatie. Ons doel hierbij is om integrale verbondenheid in de gemeente te creëren.

Onze visie is gebaseerd op de opdracht van het Groene Hart. De Krimpenerwaard is anticiperregio gedoopt volgens rijksbeleid. Dit betekent dat het rijk verwacht dat de gemeente in de toekomst waarschijnlijk zal gaan krimpen in inwoners. Ons doel is om dit label niet te stigmatiseren maar er juist een kans van maken. Dit is waarom onze visie dus gericht zal zijn op het tegengaan van de krimp terwijl we de identiteit van het gebied zo goed mogelijk behouden. Het inspelen op de verbindingen in en buiten de gemeente is hierbij de sleutel: verbondenheid is de kern van vitaliteit, wat we in de regio graag willen behouden. Deze soorten verbindingen kunnen variëren van kleinere schaal binnenin een kern, of tussen meerdere kernen, tot grootschalige verbindingen binnen de gemeente en omliggende gebieden.

Infrastructurele verbindingen

Als eerst willen we gaan inzetten op alternatieve modaliteiten en duurzaamheid. Op dit moment is het gebied erg autoafhankelijk. Dit komt onder andere door de afstand tot voorzieningen, het matige OV-netwerk en de slechte ontsluitingswegen in het gebied. Ons doel is om tussen nu en 2035 het vervoer per auto te verminderen door bijvoorbeeld de openbaar vervoer mogelijkheden te verbeteren. Verder moeten verbeteringen in het openbaar vervoer ervoor zorgen dat er een makkelijke overstap van auto- en fietsvervoer naar het openbaar vervoer kan plaatsvinden.

Daarnaast is het een doel om voor 2035 de algehele infrastructuur te verbeteren en deze daardoor veiliger te maken. Te beginnen met het verbeteren van de ontsluitingswegen in het gebied, zoals de pondjes en de Algera-corridor. Deze laatste zorgt op dit moment dagelijks voor veel oponthoud. Er wordt momenteel al gewerkt aan de corridor, maar wij zien toch nog andere mogelijkheden om deze beter te maken, in ieder geval voor het OV.

Wij streven voor 2035 ook naar een betere verbinding tussen de stedelijke gebieden, buitengebieden en de dorpskernen. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid voor inwoners, ondernemers en recreanten in het gebied. En door de verbindingen tussen de kernen voor alle modaliteiten te verbeteren, hopen we ook dat de autowegen wat ontlast worden en er dus vaker gekozen wordt voor een duurzaam alternatief.

Op het moment dat we besluiten om niks te doen aan de infrastructurele verbindingen, riskeren we steeds groter wordende ophoping van verkeer op de knelpunten en daarnaast een wegtrek van mensen en bedrijven uit het gebied. Verder zullen er ook minder nieuwe mensen en bedrijven worden aangetrokken. Dit werkt dus aan twee kanten, waardoor een krimpregio zomaar waarheid kan worden.



Sociale verbindingen

Zoals eerder genoemd willen wij de sociale verbinding in de Krimpenerwaard verbeteren. Hiervoor is het van belang dat zowel tussen als binnen de kernen de sociale verbindingen worden verbeterd. Om dit te bereiken is het van belang dat bevolkingsgroepen binnen en tussen verschillende kernen meer met elkaar in contact komen. Hierom is een goede infrastructuur tussen de kernen, zoals eerder benoemd, ook van sociaal belang. Hiernaast willen we huidige voorzieningen behouden blijven en zijn extra voorzieningen nodig om de gemeenschap te bevorderen en dynamischer te maken. Hiervoor willen we meer inzetten op recreatie wat samenkomsten, en daarmee ook de sociale verbinding, stimuleert.

In de sector van de woningen moet er ook wat veranderen. Voornamelijk de laatste jaren is te zien dat hier een groot tekort in is ontstaan. We willen een oplossing bieden voor zowel jongeren die mogelijk willen terugtrekken naar de gemeente als voor jongeren die dreigen de gemeente te verlaten, beide door een tekort aan (betaalbare) woningen. Wij willen graag dat de gemeente een aantrekkelijkere plek wordt om je te vestigen en om in te (ver)blijven. De eventuele komst van meer, vooral jonge, inwoners zal de hoeveelheid voorzieningen in de regio stimuleren en kan hiermee een sterkere sociale binding faciliteren.

Hiernaast zouden we de samenwerking met Krimpen aan de IJssel willen bevorderen. Door de scheiding is er meer een gevoel van wij-zij denken ontstaan en groeien de gemeentes hierdoor verder uit elkaar. Sociaal gezien zou het hierom goed zijn om samen meer één richting op te gaan. Echter is deze kans gezien de huidige betrekkingen klein en zit hier ook een grote onzekerheid in.

Natuurlijke verbindingen

In de gemeente Krimpenerwaard is er veel ecologisch rijke natuur te vinden. De hier te vinden veenweidelandschappen met de vele weidevogels zijn dan ook zeer uniek. Ons doel is om in te spelen op deze rijkdom. We willen de 2250 hectares die nu vrijgemaakt zijn voor het NNN, optimaliseren en versterken. Ons doel is om de natuur- en waterkwaliteit te verbeteren. De waterkwaliteit in het gebied laat te wensen over en is voor verbetering vatbaar, waardoor de gemeente ook met problemen is gaan kampen, zoals de Amerikaanse rivierkreeft.

We willen ook zorgen dat de natuurlijke verbindingen gecombineerd kunnen worden met recreatieve doeleinden, terwijl ervoor gezorgd moet worden dat er ook voor boeren nog een toekomst blijft in dit gebied. Er moet gekeken worden naar varianten van natuur inclusieve landbouw waar nog een verdienmodel is voor de boer, zodat de boer zijn belangrijke positie als bewaker van het unieke cultuurlandschap kan behouden.

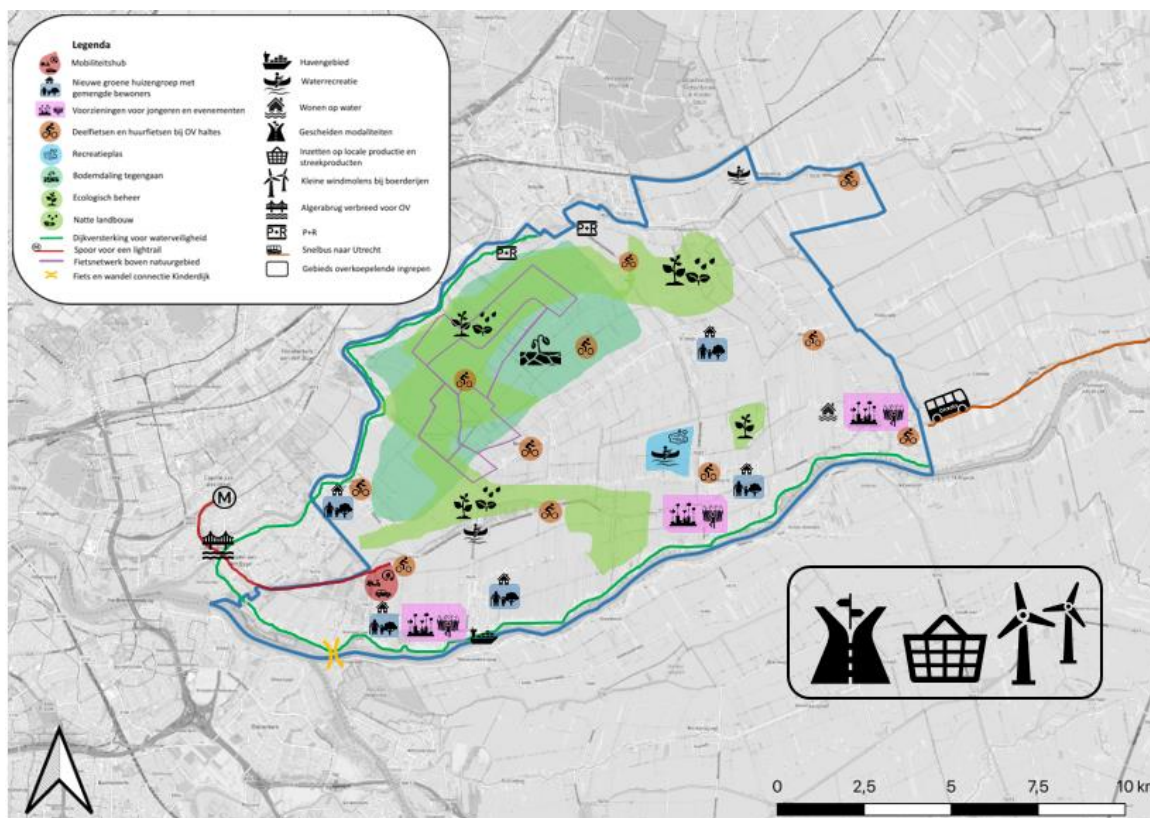
Natuurverbindingen zijn ook goed te combineren met recreatie. Door de unieke natuur is er veel potentie voor recreatie voor wandelaars en fietsers. Wij willen door de natuur te verbeteren meer mensen aantrekken in het gebied. De trek van recreanten naar het gebied zou het rendabeler maken voor voorzieningen. Deze kunnen dan voort blijven bestaan en er zouden nieuwe lokale voorzieningen bij kunnen komen.

Een betere verstandhouding tussen boeren en de overheid waarbij moet worden gezocht naar algemene belangen is ook van belang. De laatste jaren is te zien dat veel boeren weinig vertrouwen hebben in de overheid met betrekking tot hun belangen. De overheid zou om deze verbeterde verstandhouding te bereiken ook transparanter moeten zijn in de huidige geplande ontwikkelingen en het beleid om zo een duidelijker toekomstbeeld te geven aan deze boeren.



Ontwikkelingsplan

Uit ons ontwikkelingsplan is de volgende kaart voortgekomen. Te zien is dat we verschillende ontwikkelingen willen doorvoeren. Zo zal er een recreatieplas komen in het midden van het gebied om de waterrecreatie te stimuleren. Ook is een nieuwe openbaar vervoer verbinding te zien tussen Rotterdam en de Krimpenerwaard (lightrail/sneltram). Aan het begin van deze verbinding zal er een P en R zijn waarbij mensen gemakkelijk vanuit andere vervoersmiddelen op het openbaar vervoer kunnen overstappen en van hieruit Rotterdam binnen kunnen komen. We willen in deze regio het autovervoer verminderen en alternatieve modaliteiten stimuleren. Onder meer door middel van het scheiden van modaliteiten (fietsers en het ov krijgen hun eigen rijbaan) en de aanleg van nieuwe verbindingen zoals een snelbus naar Utrecht en een haven in de buurt van Lekkerkerk. Ook zullen er nieuwe woonwijken (soms op water) gebouwd worden om de woningdruk een halt toe te roepen en de prijzen niet te ver de pan uit te laten rijzen. In deze woonwijken worden er nieuwe voorzieningen gebouwd voor recreatie en evenementen. Hierbij zal de doelgroep vooral bij de jongeren liggen maar ook voor ouderen zullen er plekken komen om te sporten of te recreëren. Hiernaast zal er meer natuur inclusieve landbouw komen rondom het Natuurnetwerk Nederland om de kwaliteit van het gebied te verbeteren. Ook zullen er (verhoogde) fietspaden komen met uitkijkpunten over het natuurgebied. Deze fietspaden kunnen zo'n 1 a 2 meter boven de grond zitten zodat de natuur er onderlangs kan. Dit zal ook mede iconisch kunnen worden voor het unieke landschap van de Krimpenerwaard. Ook willen we zorgen dat bodemdaling in het gebied wordt tegengegaan. Hoe we dit willen bereiken is nog onduidelijk en hier zal dan ook goed overleg over moeten worden gepleegd tussen belangengroepen zoals boeren en natuurbeheerders. Verder moet de waterveiligheid op enkele zwakkere plaatsen worden verbeterd om in de toekomst veiligheid op dit gebied te kunnen blijven garanderen. Tot slot willen we ook meer duurzame energie faciliteren (kleine windmolens en zonnepanelen op/bij huizen en bedrijven) om de gemeente de weg naar een bloeiende, groene toekomst te laten zien.



Detailplannen

Mobiliteit

Vanuit een nieuwe mobiliteitshub bij Krimpenerhout laten we de bussen vertrekken naar Krimpen aan de Lek, Lekkerkerk, Gouda, Berkenwoude en Utrecht. De mobiliteitshub is de plek waar infrastructurele, natuurlijke en sociale verbindingen samen komen. Er is op dit moment een basis voor een bus systeem en deze zullen wij zo veel mogelijk aanhouden. Deze buslijnen vertrekken momenteel vanuit metrostation Capelsebrug, Rotterdam. Door de sneltram zal dit opschuiven naar De Viersprong, onze mobiliteitshub. Ook zal er een busbaan aangelegd moeten worden voor de snelbus naar Utrecht Centraal. Deze zal naast de N210 parallel worden gemaakt, met 2 rijbanen voor bussen in tegenovergestelde richting. De weg die wordt aangelegd willen wij CO2 negatief maken. (Provincie Zuid Holland, 2021). Een gedeelte van deze maatregelen willen we doen zoals het busstation in Tilburg (Stultiens, 2019), dit is een zelfvoorzienend busstation waar alles door de zonnepanelen wordt voorzien van elektriciteit.

Naast mobiliteit redenen is het ook op sociaal gebied interessant om een goed openbaar vervoersysteem te hebben. Dat kan ten eerste omdat de mobiliteitshub een plek is waar veel verschillende mensen samenkomen maar het kan ook een manier kan zijn om transport poverty tegen te gaan. In verschillende steden wordt het toevoegen van een sneltram gezien als een manier om een "deprived area" te upgraden (Krimpenerwaard krijgt nu bijna het label van anticipeerregio) (CBS & Tjin-A-Tsoi, 2015).

Een andere maatregel is de aanleg van een sneltram tussen het metrostation Capelsebrug naar De Viersprong. Hiermee komt er een belangrijke ader bij waartussen mensen zich kunnen vervoeren. Door een Park en Ride te faciliteren bij de Viersprong kunnen bewoners zich vanuit de gehele omgeving hiernaartoe verplaatsen om vanuit hier het openbaar vervoer te pakken.

Om de verbindingen vanuit de Krimpenerwaard naar buiten toe te verbeteren komt er volgens onze plannen ook een nieuwe snelbuslijn in de richting van Utrecht. Hiermee kunnen mensen vanuit de gemeente zich gemakkelijk vervoeren naar het centrale netwerk van het openbaar vervoer in Nederland. De snelbus zal dezelfde lijn rijden als buslijn 295 maar op minder plekken stoppen. Hiermee hopen we met de snelbus de autoafhankelijkheid van de Krimpenerwaard te verminderen. Ook zal dit net als de sneltram mobiliteitsarmoede hopelijk deels tegengaan. Voor de snelbussen wordt een extra rijbaan aangelegd. Naast dat deze baan al CO2-negatief is willen wij extra natuur toevoegen rondom de mobiliteitshub. Deze natuur kan gelden als infiltratiegebied, ontmoetingsplek en als plek voor natuurontwikkeling/soortenrijkdom ontwikkeling.

Huisvesting

Voor het plan beginnen we met het feit dat er een tekort is aan betaalbare woningen in Nederland en daarmee dus ook in de Krimpenerwaard. Daarnaast is er een tekort aan sociale huurwoningen, waardoor de wachtlijsten langer worden en de woningdruk stijgt. Het idee is om een grootschalig woningproject te realiseren, waarbij de gemeente samenwerkt met projectontwikkelaars en woningcorporaties. Er komt als het ware een wijk met een mix van koop-, huur- en sociale huurwoningen en dat allemaal binnen dezelfde straat, waardoor er een mix van inwoners ontstaat; jong en oud, rijk en minder rijk, gezin en alleenstaanden, Nederlands en huishoudens met een migratieachtergrond. Daarnaast willen we ook verschillende type huizen aanbieden, variërend van 2-onder-1-kap tot rijtjeswoningen tot appartementen (maximaal 3 verdiepingen hoog).

Hiermee hopen we te voldoen aan de verschillende wensen per huishouden. We



willen graag een gemengde/dynamische bevolking zien in de Krimpenerwaard in buurten met een grote sociale cohesie.

Met de aanleg van veel groen kunnen de inwoners recreëren, zoals fietsen en wandelen. Ook is een groene omgeving goed voor de fysieke en mentale gezondheid van de inwoners. De groenstrook die zal worden aangelegd door het centrum van de nieuwe buurt, gebaseerd op de groenstrook door de Spaanse stad Valencia, zal de groene ader van de buurt vormen. Binnen de groene strook zullen meerdere faciliteiten worden gevestigd, waaronder een park, speeltuinen, een sportveld en een buurthuis. Deze zullen allemaal bereikbaar zijn door een netwerkje van fiets- en wandelpaden. In tijd van nood kunnen deze routes ook worden gebruikt door voertuigen, zoals een evacuatie of een ambulances. De groene strook zal aan beide kanten worden afgebakend door een bomerrij, om veiligheid van kinderen en recreanten te waarborgen.

Met de bouw van een buurthuis willen we de sociale cohesie versterken. Het buurthuis zal een plek van ontmoeting vormen voor verschillende leeftijdsgroepen, midden in de groene strook, waar activiteiten kunnen worden georganiseerd zoals een barbecue, een verjaardag of sport-/speldagen. Deze centrale ontmoetingsplek behartigt de belangen voor een gezamenlijke ruimte waar men kan samen komen met grotere groepen.

Binnen de groene strook zullen nieuwe sportfaciliteiten worden aangelegd voor verschillende leeftijden. Speeltuintjes voor kinderen, waarbij ouders of grootouders de gelegenheid hebben om even te zitten en bij te praten. Om beweging onder jongeren te stimuleren wordt een krachtveldje aangelegd, met verschillende soorten apparatuur om mee te sporten. Ook hier komt een sociaal aspect bij kijken, waar inwoners kunnen socialiseren. Een multifunctioneel sportveld zal voor alle leeftijden een plek zijn om wedstrijdes, toernooitjes of sportdagen te organiseren, met een variabel aanbod in sporten.

Om de nieuwe woonwijken te kunnen voorzien van de juiste behoeften zal een nieuwe supermarkt worden gebouwd. Ook nieuwe horeca zal worden gevestigd in dit stuk, met cafés en restaurants. Eventuele overlast wordt deels verholpen door de ligging van het gebied buiten de woonwijk. Alle leeftijdsgroepen kunnen gebruik maken van deze faciliteiten, om vestiging en sociale binding in de nieuwe wijk te bevorderen. Op deze manier zijn er voldoende voorzieningen voor alle inwoners.

De organisatie van evenementen zoals muziek of theater zullen plaatsvinden op het nieuwe evenemententerrein. Een centrale plek waar inwoners zich kunnen vermaken onder culturele uitwisseling van kennis en talent. Een podium en grasveld bieden de ruimte voor grotere groepen, voor bijvoorbeeld een voorstelling. Samen met het Buurthuis zal dit maatschappelijk terrein voor gezinnen, ouderen en jongeren een plek bieden om samen te komen, en te entertainen. Daarbij ligt het terrein buiten de woonwijk, om geluidsoverlast zoveel mogelijk te voorkomen. Ook is hier voldoende ruimte om grotere evenementen te organiseren.

Natuurlijke verbinding

Binnen het ontwikkelplan wat wij vanuit bureau DRALBOOM ontwikkeld hebben gaan wij in op drie losse detailuitwerkingen die elk ingaat op een andere set maatregelen. Nu de natuurlijke verbinding.

Wij laten hier zien hoe wij een stuk 'natuur' van twee vierkante kilometer voor ons zien tussen Gouderak en Achterbroek. Het hele gebied ligt in zijn geheel in het nieuw bestemde NNN-gebied. Bodemdaling is een groot probleem in dit gebied. Om dit tegen te gaan zal de



grondwaterspiegel verhoogd worden. Richting Gouderak zal de grondwaterspiegel niet significant stijgen, waar dat in de richting van Achterbroek wel het geval is. Hierdoor is het noorden van ons gebied geschikt voor een kruiden- en faunarijke grasland dat nog gebruikt kan worden door boeren door het maximaal 3 keer per jaar te maaien of het te laten begrazen. In het zuiden zal de significant verhoogde grondwaterspiegel het lastig maken om de huidige vorm van landbouw te behouden. Hier willen we natuur combineren met een nog extensievere vorm van landbouw waarin water een grote rol speelt. Dit gebied zal bestaan uit erg natte gras- en rietlanden met ruimte voor open water en experimenten met de teelt van gewassen die gedijen bij een erg natte ondergrond, zoals er nu bijvoorbeeld als wordt geëxperimenteerd met de teelt van cranberries nabij Gouderak. Ondanks de soms sceptische reacties is deze innovatieve manier van agrarisch landgebruik een reële optie voor de toekomst vanwege zijn vermogen om kwetsbaar veenweidelandschap te beschermen terwijl het alsnog in productie blijft.

De komst van natte natuur zal naar ons idee gepaard gaan met de komst van meer recreatieve mogelijkheden. Een verbeterde, veilige en mooie fietsroute door dit nieuw ingerichte gebied zal de interesse in de Krimpenerwaard mogelijk vergroten. Dit zal zorgen voor meer kansen voor de verkoop van streekproducten en lokale horeca. Om de verkoop van streekproducten te ontwikkelen moeten buurtschappen betrokken worden zodat boeren de mogelijkheid krijgen zich te focussen op deze nevensector van streekproducten of andere recreatie.

De tweede maatregel is de fietssnelweg, verhoogd waar dat kan en op zo'n manier dat het voordelen biedt voor de natuur. In het specifieke plangebied van deze detailuitwerking ligt de fietssnelweg echter op een verbinding waar ook trekkers gebruik van moeten maken. Daarom is dit stuk van de fietssnelweg niet verhoogd.

Met de stakeholders zal er samen een investering gemaakt kunnen worden die wellicht niet door de gemeente zelf betaald zou kunnen worden. Ook kan er door deze samenwerking tot een betere uitwerking van de plannen komen. Het is dan ook belangrijk dat door middel van participatie er wordt gezorgd dat iedereen een even grote stem heeft in het proces. Bijvoorbeeld voor de vormgeving van de fietssnelwegen en -bruggen of plaatsing van uitkijkpunten en bankjes naast de weg zou de kennis van omwonenden en natuurorganisaties onmisbaar zijn.

De vormgeving van de fietssnelwegen of -bruggen moet gericht zijn op duurzaamheid en het veilig inrichten van verkeer. De paden moeten breed genoeg zijn om veilig in te halen en auto's zijn niet toegestaan. Op deze specifieke fietssnelweg mogen wel trekkers rijden omdat dit nodig is voor het ecologische beheer en de boeren die hier natuur inclusieve landbouwbedrijven. Wij verwachten dat de frequentie van de trekkers die over de weg moeten rijden door de extensieve aard van het beheer en de landbouw niet heel hoog zal liggen. Het is dus acceptabel om de fietssnelweg te combineren voor agrarisch verkeer, onder voorwaarde dat het gebied extensief beheerd wordt.

Met de verbetering van dit stuk op de fietsroute zal de hoeveelheid fietsers op de fietsroute mogelijk vergroten. Om in te spelen op een toename in recreanten willen we de stichting van recreatieve voorzieningen of horecavoorzieningen stimuleren en faciliteren. Dit kan door een aanpassing aan beleid en omgevingsplannen van de gemeente of provincie. Onder voorwaarden, bijvoorbeeld een geluidslimiet, zou het mogelijk moeten zijn om recreatie- of horecavoorzieningen te starten in deze extensief beheerde natuurgebieden. Het is belangrijk dat de gemeente naar buiten brengt dat zij ondernemers in de gemeente en omgeving willen aantrekken om dit soort zaken te beginnen.



Participatieproces

Participatie onderdeel managementverslag

Wij organiseren participatie, omdat het belangrijk is dat we onze plannen zo goed mogelijk afstemmen op de wensen van de bewoners in de gemeente Krimpenerwaard en om op die manier draagvlak voor het plan te creëren. Vrijwel door het hele proces vindt participatie plaats. In elke fase van het proces kan participatie anders zijn doordat het belang van participatie en de verschillende participanten verschilt. In de eerste fase, de visie, zal participatie een belangrijke rol spelen. Het is belangrijk om hierbij een goede insider-blik te krijgen op het gebied en de stakeholders. Bij de tweede fase, de gebiedsanalyse, speelt participatie een kleinere rol doordat alle experts individueel onderzoek doen. Voor sommige thema's is participatie waardevoller dan voor andere. In de derde fase, de ontwikkelfase, worden de plannen gepresenteerd aan stakeholders en zal participatie weer een grotere rol krijgen in de vorm van feedback op het plan. De vierde fase draait om de implementatie van het project, hierbij willen we een maatschappelijk initiatief starten en daarbij de vrijwilligers in de gemeente te betrekken. Doordat participatie belangrijk is, hopen wij het niveau van adviseren, of consultatie (Arnstein), minimaal te behalen op de participatieladder. Het einddoel is om het niveau van coproduceren te behalen. Soorten inspraak of medewerking met participanten bepalen al deels de behaalde trap van het participatieproces: in de evaluatie evalueren wij in samenspraak met burgers of deze trap echt is behaald.

Infrastructurele verbinding

Tijdschaal	Omschrijving	Tijd
Initiatiefase	In deze fase wordt er onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid in de gemeente Krimpenerwaard. Na het onderzoek worden er schetsen en een eerste detailuitwerking gemaakt. Daarna wordt gekeken of het project haalbaar is en wie erbij betrokken zijn.	2021 - 2022
Definitiefase	In deze fase worden de belangen en eisen van de eerste stakeholders verzameld. De provincie, de gemeente, het hoogheemraadschap, de OV-aanbieders en een belangengroep voor de reizigers worden samengebracht in een overleg. De belangengroep krijgt informatie uit enquêtes en interviews.	2022- 2023
Ontwerpfase	Dit is de fase waarin verschillende opties worden uitgewerkt en er gestemd kan worden op haalbaarheid en wenselijkheid. De stakeholders beoordelen deze tijdens presentaties.	2023- 2025
Vorbereidingsfase	Hierin worden de voorbereidingen getroffen voor het project. Aannemers worden aangesteld. Stakeholders kunnen aanbevelingen doen voor bedrijven, maar de gemeente beslist.	2025- 2027
Realisatiefase	In deze fase is er geen participatie omdat de infrastructuur aangelegd moet worden.	2027- 2032
Nazorgfase	In deze fase wordt het project afgerond en kan er een evaluatie plaatsvinden over het project. Dit kan meteen na oplevering van het project. Eventuele klachten kunnen besproken worden en er kan gekeken worden of dit nog aangepast kan worden.	2032- 2037



Sociale verbinding:

Tijdschaal	Omschrijving	Tijd
Initiatiefase	Onderzoek en uitwerking van het idee, waarin wij als adviesbureau het idee concretiseren en een eerste detailuitwerking ontwikkelen.	2021 – 2022
Definitiefase	Concretisering van eisen en wensen, waarin vanuit een stakeholderanalyse en participatie een lijst van eisen, wensen en randvoorwaarden kan worden opgemaakt uit de inspraak van inwoners.	2022 - 2023
Ontwerpfase	Ontwerp(en) voor realisatie, de fase waar plannen worden ontwikkeld, en worden geselecteerd op haalbaarheid en wenselijkheid.	2023 – 2025
Vorbereidingsfase	Vorbereidingen voor realisatie van het plan, zoals het uitzoeken van aannemers, experts e.d. om het ontwerp te gaan realiseren.	2025 - 2027
Realisatiefase	Uitvoering van ontwerp en zichtbaarheid voor buitenstaanders, waarin het project daadwerkelijk tastbare elementen vormt.	2027- 2032
Nazorgfase	Afronding, evaluatie en overdracht van het project, waarbij nieuwe beheerders of inwoners worden ingelicht, en waarin eventuele klachten of tekorten kunnen worden verholpen.	2032- 2035

Natuurlijke verbinding:

Tijdschaal	Omschrijving	Tijd
Initiatiefase	In deze fase gaan experts onderzoek doen naar ecologie, voedselvoorziening en recreatie. Hierbij gaan we met verschillende stakeholders praten om een goed beeld te krijgen van de spelende problemen en kansen in het gebied.	2021 - 2022
Definitiefase	In deze fase worden de belangen en eisen van de eerste stakeholders verzameld. Voor de fietssnelweg zijn dit de gemeente, provincie, waterschap, ecologische organisaties, boeren en omwonenden.	2022 - 2023
Ontwerpfase	Dit is de fase waarin verschillende opties worden uitgewerkt en er gestemd kan worden op haalbaarheid en wenselijkheid. De stakeholders beoordelen deze tijdens presentaties.	2023- 2025
Vorbereidingsfase	Hierin worden de voorbereidingen getroffen voor het project. Aannemers worden aangesteld. Stakeholders kunnen aanbevelingen doen voor bedrijven maar de gemeente beslist.	2025 - 2026
Realisatiefase	In deze fase is er geen participatie om de infrastructuur aangelegd moet worden.	2026 - 2030
Nazorgfase	In deze fase wordt het project afgerond en kan er een evaluatie plaatsvinden over het project. Dit kan meteen na oplevering van het project en meteen erna. Eventuele klachten kunnen besproken worden en er kan gekeken worden of dit nog aangepast kan worden.	2030 - 2032



Conclusie

Wij van adviesbureau DRALBOOM hebben in de afgelopen maand geprobeerd om een zo helder en goed mogelijk toekomstbeeld te schetsen voor de Krimpenerwaard, verwerkt in onze visie. De verbindingen in de gemeente staan centraal, opgedeeld in natuur, sociaal en infrastructureel. Naar aanleiding van de gesprekken met de lokale bevolking/ondernemers, in combinatie met onze eigen ideeën, hebben wij een visie opgesteld voor dit gebied, welke naar onze mening goed aansluit op de waard als geheel. We hebben een aantal interessante dingen uitgelicht in ons ontwikkelingsplan en daarna ook in de detailuitwerkingen, die de Krimpenerwaard om verscheidene redenen een boost kunnen geven. Participatie en communicatie zijn niet altijd de meest gemakkelijke zaken, maar wanneer partijen hetzelfde doel voor ogen hebben, het behouden en verbeteren van de leefkwaliteit van de gemeente, zullen er altijd wegen zijn naar een boom vol oplossingen.

