gemeente Krimpenerwaard

RAADSINFORMATIEBRIEF

VAN HET COLLEGE VAN B&W
VOOR de gemeenteraad
DATUM 2 december 2025
ONDERWERP Bereikbaarheidsplan groot onderhoud Algerabrug

Beste meneer, mevrouw,

Rijkswaterstaat (RWS) voert groot onderhoud uit aan de Algerabrug vanaf 10 augustus 2026. De verwachte hinder is zeer groot. De afgelopen maanden is daarom intensief gewerkt aan een bereikbaarheidsplan. U ontvangt in de bijlagen van deze brief een oplegmemo van RWS over het bereikbaarheidsplan, het bereikbaarheidsplan en een persbericht.

Maximale inzet van hindermaatregelen, maar de hinderopgave blijft zeer groot.
Het bereikbaarheidsplan beschrijft een uitgebreid maatregelenpakket. De maatregelen zijn nodig om de verkeershinder voor de omgeving zoveel als mogelijk te beperken. Ondanks het uitgebreide pakket wordt zeer ernstige verkeershinder verwacht. De extra reistijd kan oplopen tot meer dan 1 uur boven op de omrijdtijd. RWS roept reizigers daarom op om waar mogelijk de auto te laten staan tijdens de afsluitingsperiode. Wij benadrukken dat alle partijen zich bewust zijn van het belang van de Algerabrug voor de bereikbaarheid van de gemeente Krimpenerwaard en spannen zich in om de werkperiode zo kort als mogelijk te maken.

Wisselstrook is beschikbaar voor hulpdiensten. Aanrijtijden veranderen niet.
Tijdens de afsluiting kunnen de politie en de ambulance gebruikmaken van de wisselstrook over de Algerabrug, waardoor de operationele situatie niet verandert. Met de brandweer zijn aanvullende afspraken gemaakt, aangezien de meeste voertuigen de wisselstrook niet kunnen passeren. Daarnaast zijn met onder andere huisartsen en verloskundigen afspraken gemaakt over het gebruik van de wisselstrook om spoedritten te kunnen blijven garanderen.

Het bereikbaarheidsplan is tot stand gekomen in samenwerking van RWS met provincie Zuid-Holland, gemeenten Krimpenerwaard, Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel, Gouda, Zuid-Holland Bereikbaar, Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard, veiligheidsregio's Rotterdam-Rijnmond en Midden-Holland, hulpdiensten en openbaarvervoerbedrijven. Ook is hiervoor inbreng opgehaald van inwoners, maatschappelijke partners en ondernemers. Op basis van het adviesrapport met hindermaatregelen, heeft RWS een besluit genomen over het definitieve maatregelenpakket. RWS gaat de komende periode samen met alle betrokken organisaties de hindermaatregelen organiseren.

De belangrijkste communicatie die u vanuit RWS - naast het bereikbaarheidsplan - ook kunt verwachten de komende periode.
1) In december, week 50: communicatie over het resultaat van de aanbesteding.
2) Eerste kwartaal 2026: communicatie over de werkperiode.

Bijlagen RIB: 2025.11.27 Oplegmemo Bereikbaarheidsplan voor de raad Krimpenerwaard, Bijlage A RAP017 AOB-AB-RAP-Operationeel Bereikbaarheidsplan_v2.0_271125, Bijlage B persbericht 121 RWS WNZ

/

Mobiliteitsmaatregelen Algerabrug

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Krimpenerwaard,

de secretaris,	de burgemeester,
J. Hennip	ir. J. Beenakker

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

RWS INFORMATIE
Gemeente Krimpenerwaard
t.a.v. Gemeenteraad Krimpenerwaard
Postbus 51
2820 AB Stolwijk

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
Afdeling Samenwerking
Landelijke Uitvoering Zuid

Laan op Zuid 45
3072 DB Rotterdam
(Wilhelminahof)
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
Menno Kamp
Omgevingsmanager

-

Datum
27 november 2025

Bijlage(n)
2

memo

Bereikbaarheidsaanpak afsluiting Algerabrug
Groot Onderhoud zomer 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Aanleiding

In de zomer van 2026 voert Rijkswaterstaat groot onderhoud uit aan de Algerabrug. Hiervoor is een volledige afsluiting van vijf tot zes weken noodzakelijk vanaf 10 augustus 2026, aansluitend op de werkzaamheden aan de A20. De stremming valt daarmee deels binnen de zomervakantie van Midden-Nederland (namelijk de laatste drie weken) en deels in de eerste weken na de schoolvakantie.

Vanwege het grote belang van een zo goed mogelijke bereikbaarheid heeft Rijkswaterstaat onderzoek laten uitvoeren naar de hinder en effectieve hinderbeperkende maatregelen. Deze plannen en bijbehorende adviezen treft u aan in bijlage A[1]. In het Groot Bestuurlijk Overleg (GBO) van 26 november 2026 heeft Rijkswaterstaat aangegeven het volledige maatregelenpakket in te willen zetten.

Proces & samenwerking

In het afgelopen jaar is samen met Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) intensief gewerkt aan een integraal bereikbaarheidsplan, in afstemming met gemeenten, provincie, vervoerders, de veiligheidsregio en het hoogheemraadschap. Hierbij is:

- een dynamisch verkeersmodel ontwikkeld;
- een tactisch bereikbaarheidsplan opgesteld met verkeersanalyse en kansrijke maatregelen;
- een nadere uitwerking en beoordeling van maatregelen gemaakt op basis van kosten en effectiviteit in het operationeel bereikbaarheidsplan.

De voorliggende plannen zijn een advies aan Rijkswaterstaat.

Keuze maatregelenpakket

De tabel op de volgende pagina toont het pakket aan maatregelen en de keuze van Rijkswaterstaat, zoals gepresenteerd in het GBO. Drie maatregelen vallen af, omdat deze onvoldoende effect scoren, de doorstroming niet bevorderen of de fysieke ruimte ontbreekt.

[1] *De factsheets zijn niet bijgevoegd. Ze bevatten aanvullende informatie over mogelijke locaties en kosteninschattingen en worden de komende periode met omgevingspartijen afgestemd.*

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
Afdeling Samenwerking
Landelijke Uitvoering Zuid

Datum
27 november 2025

Ondanks het uitgebreide pakket wordt zeer ernstige verkeershinder verwacht voor het autoverkeer. Rijkswaterstaat roept reizigers daarom op om waar mogelijk de auto te laten staan gedurende de afsluitingsperiode. Een persbericht hierover is opgenomen in bijlage B.

Overzicht maatregelen Algerabrug 2025.11.06

	Type maatregel	Maatregel	Actor	Type	Advies AOB/ZHB	Keuze RWS
A	**Algemeen**					
A.1		Inzet tijdelijke voetgangers-fietsbrug	Aannemer	Randvoorwaardelijk	n.v.t.	Reeds eerder gekozen
A.2	Reis- en routeinformatie	Slim Reizen	RWS	Basis	Zie onder	Inzetten
A.3		Actuele reistijdinfo op weg en vaarweg	RWS	Basis	Zie onder	Inzetten
A.4	Communicatie	Bouw- en verkeerscommunicatie	Aannemer	Basis	n.t.b.b.	Inzetten
A.5		Hindercommunicatie naar publiek	RWS	Basis	n.v.t.	Inzetten
B	**Verkeersmanagement**					
B.1	Incident Management	Bergers Standby	RWS/PZH	Basis / Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
B.2		Inzet IM-camera's	PZH	Af te wegen	Niet inzetten	Niet inzetten
B.3	Regelscenario's	Inzet regelscenario's (verkeersmanagement)	RWS	Basis	n.v.t.	Inzetten
B.4		Inzet tekstkarren	RWS	Basis	Niet inzetten	Inzetten
B.5		Aanpassing VRI (verkeerslicht)	RWS	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
B.6		Aanpassing routekeuze in navigatie	NDW	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
B.7		Beperken brugopeningen (Gouderaksebrug)	PZH	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
C	**Netwerkoptimalisaties (NO)**					
C.1	NO auto	Toeritdosering op extra toeritten Rijksweg	RWS	Af te wegen	Niet inzetten	Niet inzetten
C.2		TDI Moordrecht vernieuwen	RWS	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
C.3		Bussluis N210 openzetten voor ander verkeer	PZH	Af te wegen	Niet inzetten	Niet inzetten
C.4		Wijzigen rijstrookindeling op kruispunten	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
C.5		Afsluiten Lekdijk	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
C.6		Afsluiten wegen Krimpenerwaard	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
C.7		Afsluiten parallelweg N210	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
C.8	NO voor de fiets	Afsluiten Bovenberg - Tussenlanen	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
C.9		Inzet verkeersregelaars fietsers	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
C.10		Fietsprio bij VRI's (verkeerslichten) voor kortere wachttijd	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
C.11		Aanbieden deelfietsen bij Metro Capelsebrug, HUB Capelle, HUB Stormpolder.	RWS	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
C.12	NO Openbaar Vervoer	HUB's (grote en kleine)	RWS	Randvoorwaardelijk	n.v.t.	Inzetten
C.13		Opknippen bestaande buslijnen	RET / Qbuzz	Randvoorwaardelijk	n.v.t.	Inzetten
C.14		Uitbreiden Waterbus. (tijden + verhogen frequentie Stormpolder - Rivium)	Waterbus	Randvoorwaardelijk	n.v.t.	Inzetten
C.15		Waterbus, extra halte Rotterdam Zuid	Waterbus	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
C.16		Inzet en gebruik Veerponten	RWS	Basis / Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
		Verkeersmanagement & veiligheid rondom de Veerponten	RWS	Randvoorwaardelijk	Inzetbaar	Inzetten
C.17	NO Logistieke aanpak	Maatregel Standplaats	RWS	Af te wegen	Inzetbaar	Nader uitwerken
C.18		Maatregel Logistiek Centrum	RWS	Af te wegen	Inzetbaar	Nader uitwerken
D	**Mobiliteitsmanagement**					
	Aanpak reizigers	*Operationeel pva doelgroepen, gedragsinterventies en beloningen*				
D1		Inzet Slim Reizen-app	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
D2		wervingscampagne Slim Reizen-app	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
D3		Persoonlijk reisadvies	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
D4		Leenregeling E-bikes	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
D5		Ervaar de Waterbus	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
	Aanpak werkgevers	*Operationeel pva werkgeversaanpak, doelgroepen en gedragsinterventies*				
D6		Thuis & Hybride werken	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
D7		Tweewielerstimuleringsregeling	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
D5		Ervaar de Waterbus	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
D8		Ketenmobiliteit icm P+R	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
D9		Inzetten Shuttlebus last mile	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten
	Communicatie aanpak	*Operationeel pva: gericht op campagnes met oog op gebruik maatregelen*				
D10		Campagne gericht op Spitsmijden omleidroutes (ism Midden Holland)	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar	Inzetten

Communicatie

Rijkswaterstaat en ZHB betrekken uw gemeente bij de communicatie richting inwoners, ondernemers en bedrijven. Naast uitgebreide informatie ligt de focus op gedragsverandering. De kernboodschap is: Reis niet – Reis anders – Reis op een ander tijdstip. ZHB sluit hierop aan met de campagne "Vaststaan of meebewegen. Wat doe jij?". Uit de verkeersanalyse blijkt onder andere dat veel ritten over de Algerabrug korter zijn dan 15 km. Reizigers van deze ritten worden via gerichte communicatie opgeroepen alternatieve vervoersmiddelen te gebruiken. Daarnaast is ZHB gestart met een uitgebreide aanpak voor werkgevers en logistieke bedrijven.

Nadeelcompensatie

Wanneer ondernemers schade ondervinden van werkzaamheden van Rijkswaterstaat die uitstijgt boven het normaal maatschappelijk risico, kunnen zij hiervoor naderhand nadeelcompensatie aanvragen. Rijkswaterstaat handelt de aanvragen voor nadeelcompensatie af. Het aanvragen van nadeelcompensatie verloopt via de website van Rijkswaterstaat nadat de afsluiting heeft plaatsgevonden. Ook dit proces zal in de komende tijd terugkomen in de communicatie.

Hulpdiensten

Tijdens de afsluiting kan de politie en de ambulance gebruikmaken van de wisselstrook op de brug, waardoor de operationele situatie in grote lijnen

overeenkomt met die van voor de afsluiting. Met de brandweer zijn aanvullende afspraken gemaakt, aangezien de meeste voertuigen de wisselstrook niet kunnen passeren. Deze afspraken omvatten onder meer:

- Het consigneren en/of kazerneren van de vrijwillige bezetting uit Krimpen aan den IJssel.
- Het inzetten van een extra tankautospuit in Krimpen aan den IJssel ter versterking van de paraatheid en slagkracht.
- Het positioneren van een redvoertuig ten behoeve van het gebied Krimpen aan den IJssel (voor hoogteredding en eigenveiligheid brandweer personeel). De bemanning zal, conform de huidige werkwijze, met een alternatief voertuig vanuit Capelle aan den IJssel aanrijden.
- Het inzetten van een extra waterongevallenvoertuig voor het gebied Krimpen aan den IJssel (voor reddingen op en in het water). De bemensing zal, eveneens overeenkomstig de huidige situatie, met een alternatief voertuig vanuit Capelle aan den IJssel komen.
- In de gevallen van grootschalige opschaling is er afstemming met Veiligheidsregio Hollands-Midden voor ondersteuning.

Daarnaast zijn met onder andere huisartsen en verloskundigen afspraken gemaakt over het gebruik van de wisselstrook om spoedritten te kunnen blijven garanderen.

Optimalisatie van de planning
De afsluiting van vijf tot zes weken kan mogelijk korter worden in overleg met de aannemer. Begin december wordt de aanbesteding afgerond en wordt de aannemer bekendgemaakt. Deze gaat de komende jaren 20 bruggen in Zuid-Holland onderhouden, waaronder de Algerabrug. Naar verwachting kunnen we in het eerste kwartaal van 2026 meer duidelijkheid geven over de definitieve doorlooptijd van de stremming. De uitvoeringswijze blijft daarin ongewijzigd.

Organiseren van de hindermaatregelen in 2026
Rijkswaterstaat gaat samen met ZHB en de betrokken partners de komende periode bovengenoemde hindermaatregelen organiseren. Waar nodig worden de komende maanden de maatregelen bijgesteld om een zo groot mogelijk hinderbeperkend effect te hebben. Afhankelijk van effectiviteit en kosten kunnen aanvullende maatregelen worden toegevoegd.

In 2026 blijven we de ontwikkelingen rondom bereikbaarheid met uw gemeente actief afstemmen en terugkoppelen, zowel ambtelijk als bestuurlijk.

Bijgevoegd:
Bijlage A: Bereikbaarheidsplan
Bijlage B: Persbericht

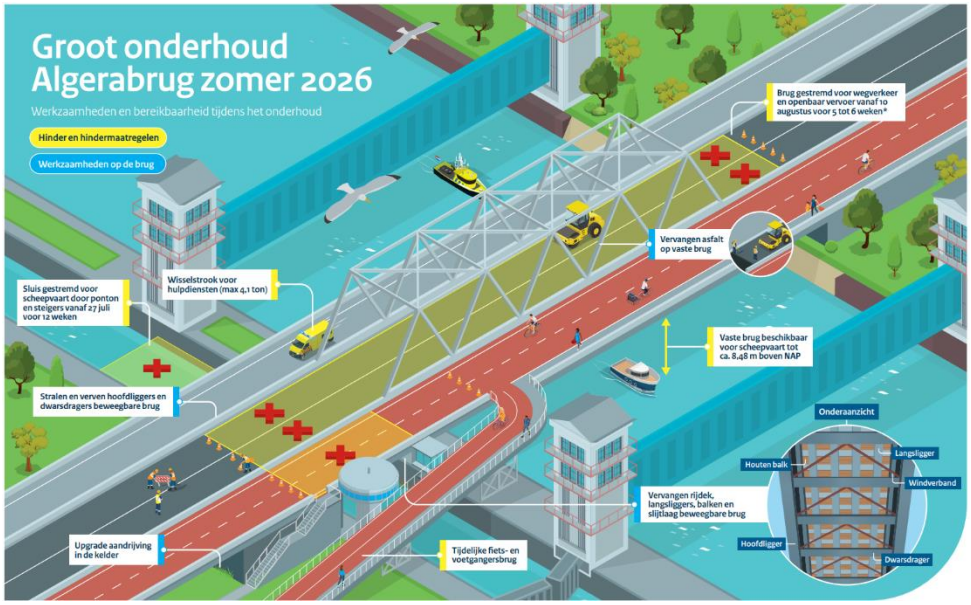
Met vriendelijke groet,

Rob de Bont
Districtshoofd Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
Afdeling Samenwerking
Landelijke Uitvoering Zuid

Datum
27 november 2025

Overzicht maatregelen Algerabrug



Operationeel Bereikbaarheidsplan Algerabrug

Opdracht:	Adviesorganisatie Over-Bruggen
Zaaknummer ROK:	31192224
Zaaknummer NOK:	31192219
Deelprojectnaam:	Algerabrug
Beheerobjectcode:	37H-001-01
Datum:	17 november 2025

Colofon

Algemene gegevens:

Zaaknummer NOK:	31192219
Deelprojectnaam:	Algerabrug
Beheerobjectcode:	37H-001-01
Referentie Intern:	AB-RAP-Bereikbaarheidsplan
Opgesteld:	
Gecontroleerd:	
Vrijgegeven:	
Versie:	1.1
Status:	Definitief
Datum:	17 november 2025
Opdrachtgever:	RWS GPO
Opdracht:	Adviesorganisatie Over-Bruggen
Referentie klant:	31192224
Gegevens combinatie:	Combinatie Arup - IV - Wagemaker Trapezium 322 | 3364 DL Sliedrecht | Postbus 135 | 3360 AC Sliedrecht T (088) 943 4154 | E infr.aob-aiw@iv.nl (administratie penvoerder)

Versiebeheer:

Versie	Status	Datum	Omschrijving wijziging
0.1	Concept	20-8-25	Inhoudsopgave
0.2	Concept	01 -09 -25	Structuur
0.3	Definitief Concept	01-10-25	- Nadere uitwerking met stakeholders - Eerste review RWS
0.9	Definitief Concept	01-10-25	Gecontroleerd door M. van Oosten
1.0	Definitief	31-10-25	- Reacties op 0.9 versie van Rijkswaterstaat, Gemeenten en Waterschap verwerkt - Nadere uitwerking factsheets Veerponten, Waterbus en OV - Extra voorzieningen ten behoeve van Logistiek toegevoegd - Advies
1.1	Definitief	17-11-25	- Tekstuele aanpassing pagina 7 - Bijlagen B.4, B.7 en B.9 hernummerd - Foto's in C.12 HUB bij juiste figuur geplaatst

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding 2

1.1 Aanleiding 2
1.2 Doel document 2
1.3 Aanpak 2
1.4 Leeswijzer 3

2. Opgave 4

2.1 Gebiedsomschrijving 4
2.2 Gebruik 4
2.3.1. Hindercategorie 7
2.3.2. Hinderopgave 7

3. Indeling van maatregelen en voorzieningen 9

3.1 Tijdelijke voetgangers- en fietsersbrug (maatregel A.1) 10
3.2 Kansrijke maatregelen wegverkeer 11
3.3 Maatregelen hoge scheepvaart 11

4. Maatregelen 12

5. Advies 15

Bijlage Tactsich Bereikbaarheidsplan 17

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De bruggen en viaducten onder beheer van Rijkswaterstaat (hierna: RWS) worden steeds intensiever belast en een groot aantal bereikt in de komende jaren het einde van zijn technische levensduur. Om de functionaliteit van deze kunstwerken op een duurzame, verantwoordelijke en doelmatige manier te behouden, wordt momenteel de Vervanging & Renovatie (V&R) opgave van veel van deze bruggen uitgewerkt. Tot de realisatie van de V&R-opgave over een periode van circa 10 jaar dienen deze bruggen echter veilig en beschikbaar te blijven voor de gebruikers. Het project Over-Bruggen is daarom in het leven geroepen om voor een 20-tal bruggen onder beheer van RWS West-Nederland Zuid, het noodzakelijk onderhoud voor te bereiden en te realiseren om de periode tot aan de V&R-opgave te ''overbruggen''. De Algerabrug is een van de eerste bruggen binnen het Over-Bruggen project.

De Algerabrug is een cruciale oeververbinding voor Gemeente Krimpen aan den IJssel, Gemeente Capelle aan den IJssel en Gemeente Krimpenerwaard. Het is de enige ontsluiting in de nabije omgeving richting Capelle aan den IJssel en Rotterdam. Daarnaast ligt de brug over een belangrijke vaarweg voor de vaarweggebruikers. De werkzaamheden aan de Algerabrug die starten op 10 augustus 2026 en maximaal 6 weken duren, gaan voor veel verkeershinder zorgen voor gebruikers en omwonenden.

1.2 Doel document

Om de verkeershinder voor de omgeving te beperken, wordt een breed pakket aan maatregelen ingezet. Dit document heeft als doel om te adviseren over de keuzes: welke maatregelen worden wel en welke worden niet toegepast. De in het tactisch bereikbaarheidsplan geschetste oplossingsrichtingen worden hier verder uitgewerkt zodat duidelijk is voor wie de maatregelen bedoeld zijn, welke partijen nodig zijn voor de uitvoering, wat het verwachte effect is en welke globale kosten ermee gemoeid zijn. Zo wordt de beslisinformatie verzameld voor Rijkswaterstaat om het definitieve maatregelpakket vast te stellen.

1.3 Aanpak

Dit Operationeel Bereikbaarheidsplan sluit aan op het Tactisch Bereikbaarheidsplan Algerabrug[1]. De oplossingsrichtingen in het Tactisch Bereikbaarheidsplan zijn hier nader uitgewerkt. Als dragende structuur is de aanpak ' Slim Reizen' van Rijkswaterstaat' gehanteerd, waarbij de maatregelen zijn opgedeeld in drie categorieën: verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie. Per maatregel is een factsheet opgesteld. Het Operationeel Bereikbaarheidsplan is gezamenlijk opgesteld door de Adviesorganisatie Over-Bruggen (AOB), Rijkswaterstaat (RWS) en Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB). Rijkswaterstaat is de trekker van het werkspoor communicatie, AOB trekt de maatregelen vanuit het verkeersmanagement en ZHB trekt de maatregelen vanuit het mobiliteitsmanagement waarbij de focus ligt op de aanpassing van het gedrag van de gebruikers, de werkgevers en de logistieke sector. De voorgestelde maatregelen zijn getoetst door een externe partij. De kosteneffectiviteitsanalyse (KEA) geeft inzicht in de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Met de KEA zijn een tweetal toetsen uitgevoerd:

- Het beoogd doelbereik: de verhouding tussen het totaal aantal ritmijdingen en spitsmijdingen ten opzichte van de benodigde reductie.
- Beoogde verhouding tussen maatschappelijke baten en kosten dient groter dan waarde 2 te zijn.

[1] Tactisch Bereikbaarheidsplan Algerabrug, AOB, Rapportage 15 mei 2025.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van het Tactisch Bereikbaarheidsplan. Hierbij wordt een situatieschets gegeven van de ligging van de Algerabrug, een overzicht van het feitelijk gebruik van de Algerabrug en de analyse van het effect van een afsluiting van de Algerabrug. 2 sluit af met de hinderopgave en de noodzakelijkheid voor dit operationeel bereikbaarheidsplan om te komen tot een pakket aan maatregelen om de hinder te beperken.

Hoofdstuk 3 beschrijft het proces dat heeft geleid tot de selectie van de voorgestelde maatregelen. Gestart wordt met een toelichting op het bouwen van de tijdelijke fiets- en voetgangersbrug. De inzet van deze noodzakelijke maatregel hoort niet bij het maatregelenpakket waarover RWS een keuze moet maken, maar vormt een uitgangspunt voor de inzet van de overige maatregelen. In dit hoofdstuk volgt een uitleg van de methodiek ‘Slim Reizen’ die is gehanteerd en een toelichting op de indeling van de factsheets per maatregel.

Hoofdstuk 4 bevat het overzicht van de maatregelen. De maatregelen staan per factsheet uitgewerkt in bijlagen A tot en met C.

Naast het Operationeel bereikbaarheidsplan is er ook een Operationeel communicatieplan opgesteld en wordt er, in afstemming met de nood- en hulpdiensten een verkeersbegeleidingsplan voor het gebruik van de wisselstrook uitgewerkt.

2. Opgave

2.1 Gebiedsomschrijving

De Algerabrug is onderdeel van het Hollandsche IJsselkeringscomplex. De brugdelen liggen over de Hollandsche IJssel en Rijkswaterstaat beheert de stalen vakwerkbrug en basculebrug. De zuidoostelijke betonnen aanbruggen zijn in beheer van de Gemeente Krimpen aan den IJssel, en de aansluitende onderdoorgang aan de noordwestzijde is in beheer van Gemeente Capelle aan den IJssel (figuur 1).



Figuur 1: De Algerabrug gelegen tussen Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel

De Algerabrug vormt een cruciale verbinding tussen de Gemeente Krimpen aan den IJssel, Gemeente Krimpenerwaard met Gemeente Capelle aan den IJssel en is bepalend voor de algemene bereikbaarheid van de regio. Het is de enige ontsluitingsweg in de omgeving voor deze gemeenten en het achterland. De brug kan geopend worden en kruist de belangrijke vaarweg Hollandsche IJssel voor de hoge scheepvaart (>8,48m NAP).

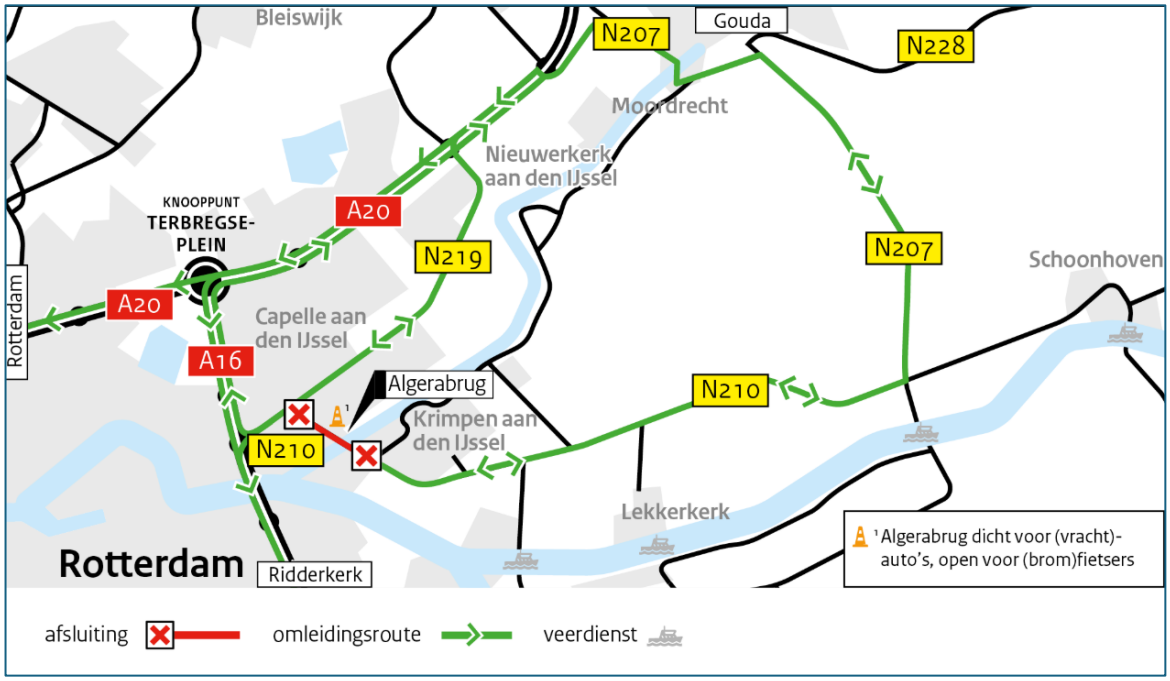
2.2 Gebruik

De Algerabrug wordt veel gebruikt in de regio, zo zijn er dagelijks relatief veel verplaatsingen over de brug. Het gaat hierbij voornamelijk om woon-werk verkeer en om regionaal logistiek verkeer. De dagelijkse gemiddelde verkeersintensiteiten zijn hierbij:

- 43.000 motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag, met een maximum van 47.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag in de maand september; waarvan circa 2.300 motorvoertuigen worden gemeten in het drukste uur op een werkdag;
- 7.600 fietsers en voetgangers op een gemiddelde werkdag, met 9.000 fietsers en voetgangers op een gemiddelde werkdag in de maand september;
- 5.600 OV-gebruikers per bus;
- 225 brugopeningen in de maand augustus voor de hoge scheepvaart, met 140 brugopeningen in september.

Verkeersnetwerk omgeving Algerabrug

Krimpen aan den IJssel heeft weinig oeververbindingen. Er zijn vrijwel geen alternatieven wegen beschikbaar die Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel met elkaar verbinden bij een stremming van de Algerabrug. De eerstvolgende brug over de Hollandsche IJssel betreft de Gouderaksebrug N207 nabij Gouda en ligt circa 15 kilometer verderop. Bovendien heeft de route via de N210 en N207 naar Gouda al een beperkte restcapaciteit. De beschikbare veerponten in de regio zijn geen volwaardig alternatief voor het wegverkeer, omdat het aanbod veel groter is dan de capaciteit die de veerponten kunnen bieden. Kortom, de bereikbaarheid en veiligheid van de regio komt onder druk te staan wanneer de Algerabrug buiten gebruik is.



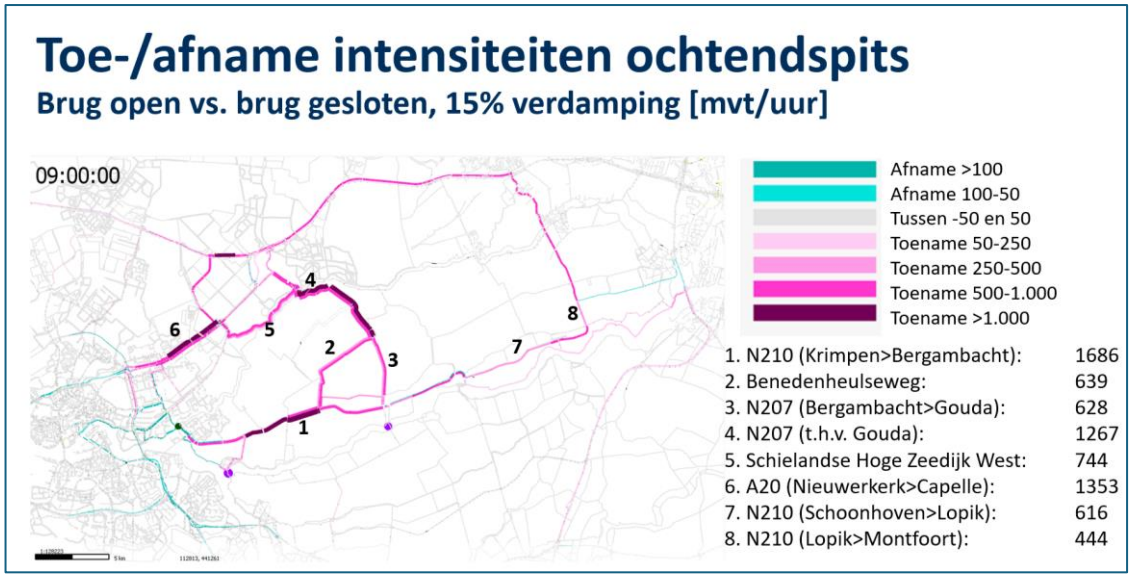
Figuur 2: Overzicht omleidingsroutes bij afsluiting Algerabrug

2.3 Verwachte knelpunten

Voor de afsluiting van de Algerabrug zijn meerdere scenario's opgesteld om de verkeerseffecten (referentiescenario en scenario's met maatregelen) in beeld te brengen en met elkaar te vergelijken. In deze scenario's is telkens uitgegaan van een bepaald percentage verdamping van het wegverkeer. Op basis daarvan is berekend waar knelpunten ontstaan en welke toename van verkeersintensiteiten op de omliggende wegen te verwachten is.

Scenario: Afsluiting van de Algerabrug + 15% verdamping van het verkeer

Uit ervaringscijfers van vergelijkbare projecten blijkt dat circa 15% van het verkeer dat normaliter gebruikmaakt van de Algerabrug, afziet van de verplaatsing als gevolg van de toegenomen reistijd. Dit percentage is gebaseerd op eerdere projecten met vergelijkbare omstandigheden. Het betreft bijvoorbeeld reizigers die (deels) thuiswerken, kiezen voor een alternatief vervoermiddel zoals de fiets, of bepaalde verplaatsingen – zoals familiebezoek – tijdelijk uitstellen tijdens de werkzaamheden.



Figuur 3: Waar mag extra hinder verwacht worden – ochtendspits van 8 – 9 uur – extra motorvoertuigen

De scenario's zijn uitgevoerd met een statisch en dynamisch verkeersmodel. Met het statisch model is inzicht verkregen in de I/C-verhoudingen. Het dynamische model geeft aan waar in het netwerk de knelpunten ontstaan en hoeveel extra reistijd de weggebruikers mogen verwachten op vooraf vastgestelde routes die vaak worden gebruikt. Figuur 3 geeft aan waar nieuwe knelpunten verwacht mogen worden. De grootste hinder wordt verwacht op de alternatieve route N210-N207-A20 via Bergambacht, Stolwijk, Gouda en Nieuwerkerk aan den IJssel. Omdat het zo druk wordt op deze alternatieve routes, ontstaan er extra knelpunten op de route N210-N204-A12 via Schoonhoven, Lopik, Montfoort en Linschoten. Tenslotte is te zien dat op verder weg gelegen locaties, zoals op de A27 Merwedebrug of de A12 nabij Zoetermeer een toename is van wegverkeer. De regio Rotterdam, Ridderkerk – Hendrik-Ido-Ambacht profiteert juist van de afsluiting. Hier wordt minder wegverkeer verwacht.

2.3.1. Hindercategorie

De hindercategorie en de hinderklasse zijn reeds gedefinieerd in het Tactisch Bereikbaarheidsplan.
De conclusies zijn:

Conclusies:

1. De hinder voor het wegverkeer is ingedeeld in categorie 'A'. Tijdens de werkzaamheden worden meer dan 1.000.000 reizigers getroffen. Er is sprake van zeer ernstige hinder, met vertragingen die kunnen oplopen tot 60 minuten extra reistijd.
2. De hindercategorie voor de hoge scheepvaart komt uit op hinderklasse 4, categorie 'D'. De hinder voor de hoge scheepvaart duurt langer dan 2 dagen.

2.3.2. Hinderopgave

Zonder aanvullende maatregelen is de hinder voor de omgeving groot. Verschillende gebruikersgroepen ervaren een hinder die onacceptabel is. De opgave per gebruikersgroep luidt als volgt:

- Voor de nood- en hulpdiensten geldt dat ze prioriteit hebben. Zij kunnen met de geprognosticeerde hinder niet voldoen aan de wettelijke taken. Met deze partijen is naar maatwerkoplossingen gezocht zodat de wettelijke taken uitgevoerd kunnen blijven worden tijdens de werkzaamheden. De gemaakte afspraken zijn vastgelegd in het Groot Bestuurlijk Overleg van 22 mei 2025.
- Voor de Witte Kolom geldt dat er maatwerk nodig is. Per doelgroep uit de Witte Kolom is afgewogen welke alternatieven beschikbaar zijn en wat aanvullend nodig is. Een aantal doelgroepen uit de Witte Kolom mogen gebruik maken van de wisselstrook van de Algerabrug. Dit is vastgelegd in het Verkeersbegeleidingsplan Prio 1 en Witte Kolom Algerabrug.
- Voor voetgangers en fietsers is er gekozen om een aanvullende maatregel aan te bieden in de vorm van een tijdelijke voetgangers- en fietsersbrug, die is bestemd voor de bestaande en nieuwe gebruikers.
- Het openbaar vervoer kan tijdens de onderhoudswerkzaamheden geen gebruik maken van de Algerabrug. In overleg met de betrokken partijen is gezocht naar een werkbaar alternatief, zodat reizigers in het openbaar vervoer gedurende de werkzaamheden de verbinding zoveel mogelijk kunnen blijven benutten (zie bijlage: factsheet OV).
- Voor het wegverkeer geldt tijdens het onderhoud dat gedurende zes weken de Algerabrug niet beschikbaar is. De restcapaciteit in het netwerk is zeer beperkt en het extra verkeer dat op zoek gaat naar alternatieven hindert ook het overige verkeer in het gebied. Met name in de spitsperiodes zijn er geen goede alternatieven beschikbaar. De opgave voor het wegverkeer is groot, maar verschilt over de tijd van de dag.
    - Tijdens de ochtend- en avondspits (6 – 10 uur en van 15-19 uur) moet voor al het verkeer een alternatief gevonden worden (niet reizen, alternatief vervoer via fiets, te voet of het openbaar vervoer), waarbij het wenselijk is dat 80% kiest voor alternatieven vanwege de beperkte restcapaciteit in het netwerk.
    - Tijdens de dalperiode (10 -15 uur) moet voor 40% van het verkeer een alternatief geboden worden.
    - Tijdens de avond (19 – 23 uur) moet voor 20% van het verkeer een alternatief geboden worden.
    - Tijdens de nacht (23 – 6 uur) is er voldoende restruimte in het netwerk en kan het aanwezige verkeer gebruik maken van de beschikbare omleidingsroutes.

      Uitgangspunt is de automobilist op te roepen niet in de auto te stappen; reis niet, reis op andere manier, reis op een andere tijd.

- De hinderopgave voor de hoge scheepvaart is groot. Gedurende maximaal 12 weken is geen scheepvaartverkeer > 8,48m NAP mogelijk. In overleg met de sector moet gezocht worden naar alternatieven.

De opgave is groot, derhalve is een breed pakket aan maatregelen, gericht op verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie nodig om de hinderopgave te verminderen. In hoofdstuk 4 staat het maatregelplan uitgewerkt. In het hoofdstuk staat beschreven hoe gezamenlijke met alle betrokkenen partijen er wordt gekomen tot een definitief pakket aan maatregelen.

3. Indeling van maatregelen en voorzieningen

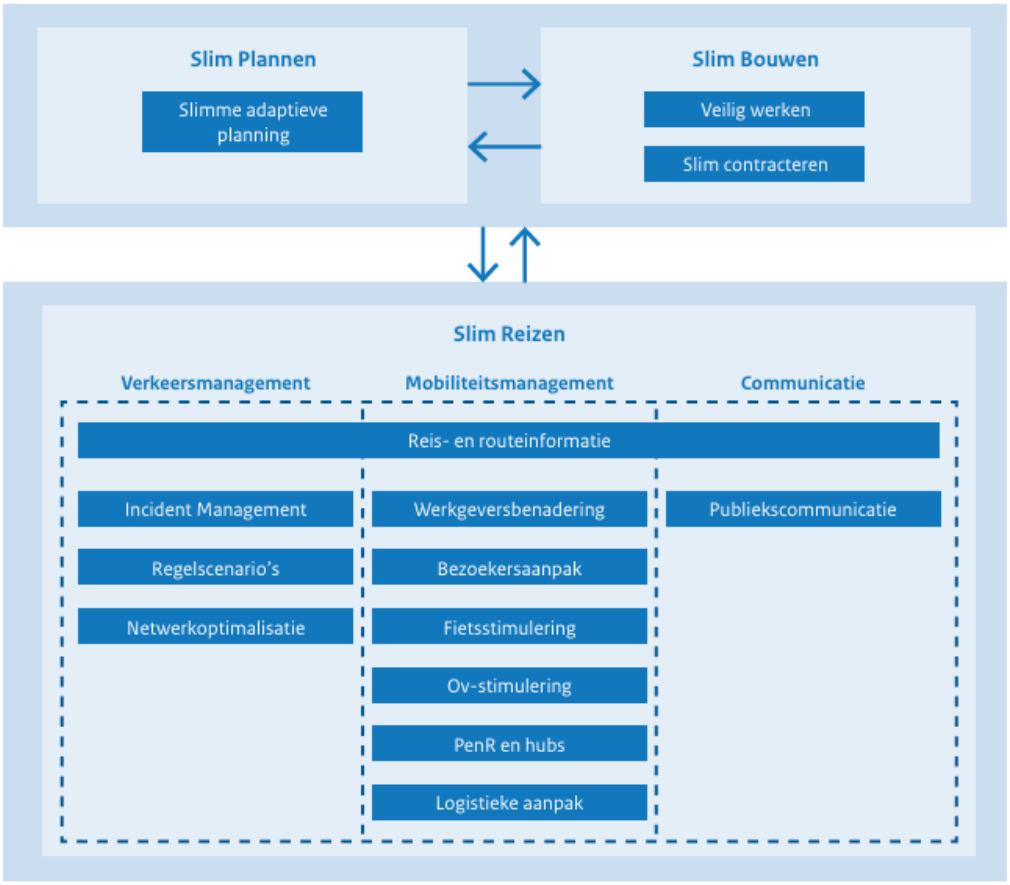
Tijdens de werkzaamheden is de hoofdrijbaan van de Algerabrug gedurende maximaal 6 weken afgesloten. De hinderopgave (categorie A) is dermate groot dat het noodzakelijk is een samenhangend pakket aan voorzieningen en maatregelen te treffen. Deze voorzieningen zijn erop gericht reizigers in staat te stellen andere mobiliteitskeuzes te maken en hen te stimuleren gebruik te maken van alternatieve vervoersmiddelen. Voorbeelden hiervan zijn het realiseren van extra fietsenstallingen, inrichten van tijdelijke bushaltes, het inzetten van waterverbindingen en het verbeteren van het fietsnetwerk. Uitgangspunt bij het samenhangend pakket aan voorzieningen en maatregelen is de automobilist op te roepen niet in de auto te stappen, een reis niet te maken, met een ander vervoermiddel te reizen of op een ander tijdstip te reizen.

Het Operationeel Bereikbaarheidsplan volgt de Hinderaanpak van Rijkswaterstaat en zet in op de drie pijlers van de aanpak ‘Slim Reizen’. Deze aanpak bevat maatregelen en voorzieningen die nodig zijn om de verkeershinder te minimaliseren (zie figuur 4). Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie. De gekozen planning (slim plannen) en uitvoeringswijze (slim bouwen) staan vast. Deze keuzes zijn in 2024 gemaakt in het strategisch bereikbaarheidsplan. De aanpak en maatregelen zijn uitgewerkt in samenwerking met de regionale partners (gemeenten, provincie, wegbeheerder RWS en waterschap) in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB)

De voorgestelde maatregelen in de factsheets (zie Bijlage A t/m C) zijn in te delen in drie categorieën:

- Randvoorwaardelijke maatregelen; zorgen ervoor dat de basisvoorzieningen in stand worden gehouden en worden noodzakelijk geacht vanuit veiligheidsoverwegingen.
- Basismaatregelen; moeten minimaal ingezet worden vanuit veiligheid en bereikbaarheid overwegingen. Deze maatregelen staan voorgeschreven in de Werkwijzer Hinderaanpak van Rijkswaterstaat.
- Af te wegen maatregelen; alle maatregelen die niet vallen onder de basis en randvoorwaardelijke maatregelen moeten afgewogen tegen baten en kosten.

De afweging voor de in te zetten maatregel wordt gemaakt op basis van de Kosteneffectiviteitsanalyse (KEA) en op basis van de regionale wensen vanuit de omgeving.



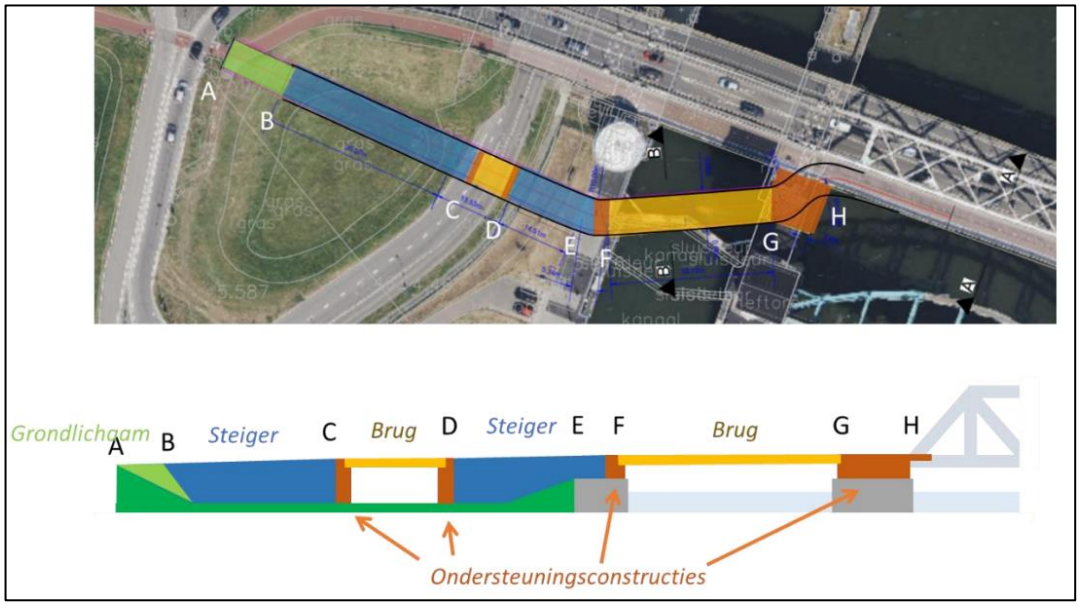
Figuur 4: Slim Plannen, Slim Bouwen en Slim Reizen

3.1 Tijdelijke voetgangers- en fietsersbrug (maatregel A.1)

Vanuit de pijler 'Slim Bouwen' is gekozen voor de realisatie van een tijdelijke voetgangers- en fietsersbrug. Deze tijdelijke brug behoudt zijn huidige functie en capaciteit. De brug loopt over de sluiskolk en de Ketensedijk (zie figuur 5 – referentieontwerp; mogelijk komt de aannemer met een ander ontwerp die voldoet aan dezelfde functionele eisen). De tijdelijke brug moet verder aansluiten op de bestaande fiets-infrastructuur. Het beloopbare gedeelte op de brug loopt parallel aan het fietsgedeelte. Het voetpad langs de Ketensedijk onder de fietsbrug wordt afgesloten, omdat de toegang naar de Algerabrug is afgesloten in verband met de werkzaamheden. De tijdelijke voetgangers- en fietsbrug vervult twee functies:

- De brug biedt voor de huidige gebruikers van de Algerabrug (voetgangers en fietsers) een mogelijkheid om de Hollandse IJssel te passeren.
- Met de tijdelijke brug wordt een alternatief geboden voor motorvoertuigen die tijdens de werkzaamheden de Algerabrug niet kunnen gebruiken, zij kunnen overstappen op de fiets of te voet de brug passeren.

Tijdens de werkzaamheden wordt verwacht dat het aantal gebruikers van de tijdelijke voetgangers- en fietsersbrug hoger zal zijn dan het huidig aantal gebruikers, doordat de sluiting van de Algerabrug automobilisten aanmoedigt om gebruik te maken van voetgangers- en fietsersbrug.



Figuur 5: Schematische weergave fietsverbinding

3.2 Kansrijke maatregelen wegverkeer

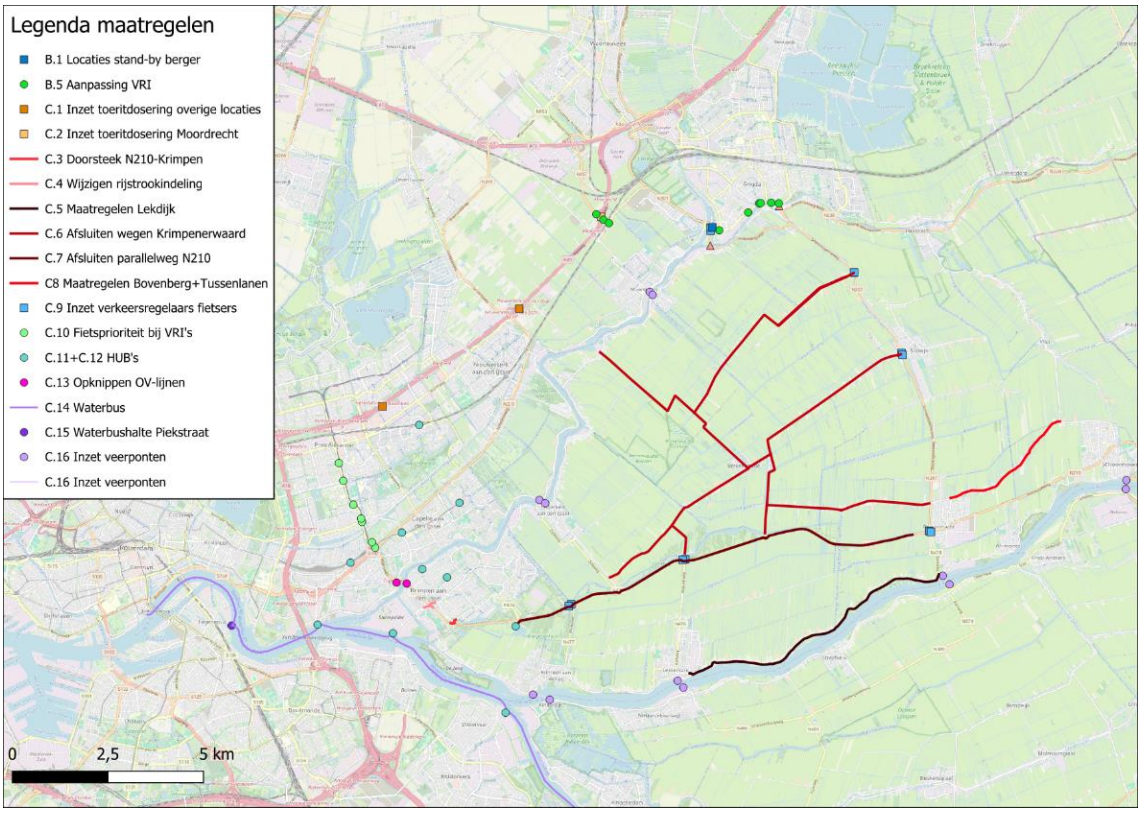
In het Tactisch Bereikbaarheidsplan van mei 2025 zijn de mogelijke oplossingsrichtingen benoemd. In dit Operationeel Bereikbaarheidsplan worden de oplossingsrichtingen uitgewerkt tot concrete voorstellen. Rijkswaterstaat maakt de uiteindelijke keuze welke maatregelen daadwerkelijk ingezet gaan worden tijdens de werkzaamheden op basis van de informatie uit de factsheets, de beoordeling uit de KEA en op basis van de wensen uit de omgeving. De maatregelen worden in samenwerking met de omgeving uitgewerkt.

3.3 Maatregelen hoge scheepvaart

De hoge scheepvaart (>8,48 meter NAP) is voor een periode van 12 weken gehinderd. De stremming start op 27 juli 2026 en loopt door tot en met 18 oktober 2026. De lage scheepvaart (<8,48 meter NAP) ondervindt geen hinder. De nautische sector is vroegtijdig geïnformeerd over de stremming. Er zijn geen maatregelen voorzien om de hinder voor de hoge scheepvaart te mitigeren.

4. Maatregelen

De hoofdboodschap gezien de grote van de hinderopgave voor motorvoertuigen is: reis niet, reis op andere manier, reis op een ander tijdstip. Naast communicatie wordt ingezet op verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. (zie Bijlage A t/m C voor de lijst aan maatregelen). In onderstaande afbeelding is een overzichtskaart te zien van de locaties van de maatregelen die in de factsheets zijn beschreven. Detailkaarten van de maatregelen zijn opgenomen in de factsheets.



Figuur 6: overzichtskaart uitgewerkte maatregelen verkeersmanagement en netwerkoptimalisaties

Verkeersmanagement

De eerste pijler waarop wordt ingezet om de hinder te beperken is verkeersmanagement. Maatregelen voor het deel verkeersmanagement zijn volgens het onder te verdelen in: incident management, netwerkoptimalisatie en regelscenario's.

Voorzieningen

De tweede pijler, valt onder het mobiliteitsmanagement en wordt omschreven als ''voorzieningen'' binnen de aanpak van ZHB. De voorzieningen zijn erop gericht reizigers te stimuleren om gebruik te maken van het aanbod alternatieve vervoersmiddelen. Voorbeelden hiervan zijn het behouden van OV- verbindingen aan beide kanten van de Algerabrug, inrichten van tijdelijke bushaltes, het inzetten van waterverbindingen en het aanbieden van deelfietsen.

Mobiliteitsmanagement

De derde pijler is het mobiliteitsmanagement. Voor de inzet van het Mobiliteitsmanagement wordt gebruik gemaakt van de expertise en ervaring van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB). De aanpak van ZHB richt zich op het beïnvloeden van het gedrag van verschillende gebruikersgroepen. De aanpak richt zich op drie gebruikersgroepen:

a. Reizigers (woonwijken en publiekstrekkers);
b. Werkgevers (forensen en werkgebieden);
c. Logistiek (bedrijven en transport).

Met deze aanpak wordt beoogd om interventies te plegen en de reizigers aan te zetten tot gewenst gedrag, waarbij voor weggebruikers de volgende kansen worden gezien voor:

- Het niet maken van een (auto)rit, omdat er wordt thuisgewerkt/ gewerkt op een andere locatie;
- Alternatief vervoer (fiets, OV en wellicht ook deelfiets).

Communicatie

De communicatiestrategie richting de omgeving is opgesteld vanuit het uitgangspunt voor automobilisten om niet in de auto te stappen; reis niet, reis op andere manier, reis op een ander tijdstip.
Op basis hiervan zijn enkele communicatiedoelen opgesteld:

- Tijdige, correcte en proactieve communicatie richting de omgeving/doelgroepen;
- Hinderbeleving beperken;
- Hinder voorkomen (bijvoorbeeld vakantie slim plannen, thuiswerken en/of anders reizen);
- Draagvlak en begrip voor het project creëren en behouden;
- Handelingsperspectief bieden aan weggebruikers en bewoners;
- Ander reisgedrag stimuleren (bijv. spreiden, ov, andere routes gebruiken, mobiliteitsmaatregelen);
- Consistente en eenduidige communicatie tussen RWS, gemeenten en andere betrokkenen.

De volledige communicatiestrategie is uitgewerkt in het Tactisch en Operationeel communicatieplan Groot Onderhoud Algerabrug 2026.

Samenhang

De samenhang tussen de in te zetten maatregelen is belangrijk. Het totale pakket aan maatregelen (zie bijlage A) is in samenhang opgesteld. De maatregelen zijn niet solitair in te zetten, maar ondersteunen en versterken elkaar. Een concreet voorbeeld betreft het realiseren van de HUB's op locatie Stormpolder in Krimpen aan den IJssel en het Rivium, Capelle aan den IJssel. De effectiviteit van deze maatregel wordt vergroot door het aanbieden van deelfietsen, plaatsing van OV haltes (+ waterbus halte) op deze locaties, zodat de HUBs worden gebruikt als overstap locatie (zie Bijlage A, factsheet C.11-15).

Evaluatie en Monitoring

Bij het uitwerken van de maatregelen is een inschatting gemaakt van het te verwachten effect. Met verkeersmodelberekeningen en aan de hand van waterval methodiek is een inschatting gemaakt van het totale effect dat verwacht mag worden van de maatregelen. Verder is de kennis en ervaring bij andere onderhoudsprojecten is gebruikt om tot een nog betere inschatting te komen. Uiteindelijk gaat de praktijk uitwijzen hoe effectief de maatregelen exact zijn. Het is daarom verstandig om tijdens de werkzaamheden continu te monitoren hoe de maatregelen gebruikt worden. Dit geeft ons de mogelijkheid om maatregelen op te schalen of af te zwakken tijdens de werkzaamheden. Een concreet voorbeeld hiervan is het meten van het gebruik van de deelfietsen: indien nodig kan het aantal geplaatste deelfietsen bijgeschakeld worden aan de vraag. Een tweede voorbeeld betreft de inzet van de pendelbussen en waterbus. Op basis van het daadwerkelijk gebruik kan de inzet aangepast worden op het feitelijke gebruik. Tot slot geeft het evalueren van de maatregelen ons inzichten voor de inzet van de maatregelen bij toekomstige projecten.

Kosteneffectiviteit

De externe kosteneffectiviteitsanalyse KEA geeft aan dat de inzet van het maatregelpakket kosteneffectief is. De maatregelen uit het Operationeel Bereikbaarheidsplan vormen de basis voor het in te zetten pakket aan maatregelen.

5. Advies

Het maatregelpakket in het operationeel bereikbaarheidsplan is opgesteld in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar. Het betreft een integraal pakket waarbij de verschillende maatregelen in samenhang functioneren. In afstemming met de betreffende gemeenten, het waterschap HHNK, de Provincie Zuid-Holland en de vervoersbedrijven, zijn de benodigdheden om de verschillende maatregelen in te zetten in beeld gebracht.

In onderstaande tabel staat een overzicht van de maatregelen, het type maatregel (zie voor een uitleg hoofdstuk 3) en het advies vanuit AOB. Maatregelen in de factsheet die niet aan de gestelde randvoorwaarden voldoen, krijgen het advies om deze niet in te zetten. De overige maatregelen zijn als inzetbaar beoordeeld. Over basismaatregelen en randvoorwaardelijke maatregelen is geen advies opgenomen, deze maatregelen moeten worden ingezet om aan de minimale veiligheidseisen en bereikbaarheidseisen te voldoen.

Overzicht maatregelen Algerabrug					
	Type maatregel	**Maatregel**	**Actor**	**Type**	**Advies AOB**
A	**Algemeen**				
A.1		Inzet tijdelijke fietsbrug	Aannemer	Randvoorwaardelijk	n.v.t.
A.2	Reis- en routeinformatie	Slim Reizen	RWS	Basis	n.v.t.
A.3		Actuele reistijdinfo op weg en vaarweg	RWS	Basis	n.v.t.
A.4	Communicatie	Bouw- en verkeerscommunicatie	Aannemer	Basis	n.v.t.
A.5		Hindercommunicatie naar publiek	RWS	Basis	n.v.t.
A.6		Campagnes, beïnvloeding gebruikers	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
B	**Verkeersmanagement**				
B.1	Incident Management	Bergers Standby	RWS/PZH	Basis / Af te wegen	Inzetbaar
B.2		Inzet IM-camera's	PZH	Af te wegen	Niet inzetten
B.3	Regelscenario's	Inzet regelscenario's	RWS	Basis	n.v.t.
B.4		Inzet tekstkarren	RWS	Basis	n.v.t.
B.5		Aanpassing VRI	RWS	Af te wegen	Inzetbaar
B.6		Aanpassing routekeuze in navigatie	NDW	Af te wegen	Inzetbaar
B.7		Beperken brugopeningen	PZH	Af te wegen	Inzetbaar
C	**Netwerkoptimalisaties (NO)**				
C.1	NO auto	Toeritdosering op extra toeritten Rijksweg	RWS	Af te wegen	Niet inzetten
C.2		TDI Moordrecht vernieuwen	RWS	Af te wegen	Inzetbaar
C.3		Bussluis N210 openzetten voor ander verkeer	PZH	Af te wegen	Niet inzetten
C.4		Wijzigen rijstrookindeling op kruispunten	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar
C.5		Afsluiten Lekdijk	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar
C.6		Afsluiten wegen Krimpenerwaard	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar
C.7		Afsluiten parallelweg N210	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar
C.8	NO voor de fiets	Afsluiten Bovenberg - Tussenlanen	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar
C.9		Inzet verkeersregelaars fietsers	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar
C.10		Fietsprio bij VRI's voor kortere wachttijd	Wegbeheerders	Af te wegen	Inzetbaar
C.11		Aanbieden deelfietsen bij Metro Capelsebrug, HUB Capelle, Stormpolder.	RWS	Af te wegen	Inzetbaar
C.12	NO Openbaar Vervoer	HUB's (primaire en secundaire)	RWS	Randvoorwaardelijk	n.v.t.
C.13		Opknippen bestaande lijnen	RET / Qbuzz	Randvoorwaardelijk	n.v.t.
C.14		Waterbus, verhogen frequentie Stormpolder - Rivium	Waterbus	Randvoorwaardelijk	n.v.t.
C.15		Waterbus, extra halte Rotterdam Zuid-Piekstraat	Waterbus	Af te wegen	Inzetbaar
C.16		Inzet en gebruik Veerponten	RWS	Basis / Af te wegen	Inzetbaar
C.17	NO Logistieke aanpak	Maatregel Standplaats	RWS	Af te wegen	Inzetbaar
C.18		Maatregel Logistiek Centrum	RWS	Af te wegen	Inzetbaar
D	**Mobiliteitsmanagement**				
	Aanpak reizigers	*Operationeel pva doelgroepen, gedragsinterventies en beloningen*			
D1		Inzet Slim Reizen-app	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
D2		wervingscampagne Slim Reizen-app	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
D3		Persoonlijk reisadvies	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
D4		Leenregeling E-bikes	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
D5		Ervaar de Waterbus	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
	Aanpak werkgevers	*Operationeel pva werkgeversaanpak, doelgroepen en gedragsinterventies*			
D6		Thuis & Hybride werken	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
D7		Tweewielerstimuleringsregeling	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
D5		Ervaar de Waterbus	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
D8		Ketenmobiliteit icm P+R	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
D9		Inzetten Shuttlebus last mile	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
	Communicatie aanpak	*Operationeel pva: gericht op campagnes met oog op gebruik maatregelen*			
D10		Campagne gericht op Spitsmijden omleidroutes (ism Midden Holland)	ZHB	Af te wegen	Inzetbaar
E	**Prio1 en Witte kolom**				

Figuur 7: overzicht uitgewerkte maatregelen

Binnen bepaalde maatregelen kunnen diverse keuzes gemaakt worden. AOB adviseert de volgende keuzes:

- ➔ Inzet waterbus (factsheet C.14): de dienstregeling van de waterbus tussen de haltes Stormpolder en Rivium wordt verbeterd:
    - Er wordt een extra waterbus ingezet tussen Stormpolder en het Rivium, zodat een kwartierdienst ontstaat;
    - Er wordt over een langere periode per dag een extra dienst aangeboden, zodat van 05.00 uur tot 01.00 uur gereisd kan worden met de waterbus.
    - De inzet van een tweede extra waterbus, zodat een tienminutendienst ontstaat, wordt afgeraden. De aan- en afvoer van deze groep reizigers gaat mogelijk tot problemen leiden.
- ➔ Inzet Veerponten (factsheet C.16): Er zijn bestaande veerpontdiensten die ook tijdens de hinderperiode kunnen worden gebruikt door de omgeving. De verkeersmaatregelen nabij de veerponten zijn gericht op de verkeersveiligheid en op het beheersen en voorkomen van grote verkeersstromen. Met gerichte communicatie op drie niveaus worden de potentiële gebruikers bereikt op verschillende momenten:
    - Vooraf informeren over de situatie met verkeersdrukte;
    - Onderweg informeren op strategische locaties met tekstkarren. Het project A16 hanteert de tekst ‘ ***grote drukte veerponten***’;
    - Digitaal via reis- en navigatie-apps continu updaten (google-maps, waze enz.), met realistische reistijden.
- ➔ De twee centrale HUB’s bij Stormpolder en Rivium worden sober ingericht, aangezien het om een tijdelijke inrichting gaat en ze met de minimale inrichting nog steeds voldoen aan de functionele eisen van een HUB.
- ➔ De overige in te zetten maatregelen dragen bij aan het beoogde doel (beperken hinder) en vallen met de kosten in het budget. Het inzetten van deze maatregelen wordt daarom geadviseerd.
- ➔ De mobiliteitsmanagementmaatregelen zijn kosteneffectief. De hinderopgave is groot en ook de restopgave na inzet van de voorgestelde maatregelen blijft aanwezig. Het advies luidt om te kiezen voor het hoge scenario Mobiliteitsmanagement, oftewel een maximale inzet op dit instrument.
- ➔ Met de inzet van voorgestelde maatregelpakket wordt het doelbereik van 80% reductie niet behaald. Met de maatregelen wordt de overlast in de regio fors verminderd, maar er blijft sprake van ernstige verkeershinder.

Bijlage A Tactisch Bereikbaarheidsplan Algerabrug

Toegevoegd als separate bijlage.



Tactisch Bereikbaarheidsplan Algerabrug

Opdracht:	Adviesorganisatie Over-Bruggen
Zaaknummer ROK:	31192224
Zaaknummer NOK:	31192219
Deelprojectnaam:	Algerabrug
Beheerobjectcode:	37H-001-01

SAMEN, STABIEL EN SLAGVAARDIG

Inhoudsopgave

Algemene gegevens:

Zaaknummer NOK:	31192219
Deelprojectnaam:	Algerabrug
Beheerobjectcode:	37H-001-01
Referentie Intern:	AB-RAP-Bereikbaarheidsplan
Opgesteld:	[redacted]
Gecontroleerd:	[redacted]
Vrijgegeven:	[redacted]
Status:	Eindconcept
Opdrachtgever:	RWS GPO
Opdracht:	Adviesorganisatie Over-Bruggen
Referentie klant:	31192224
Gegevens combinatie:	Combinatie Arup - IV - Wagemaker Trapezium 322 | 3364 DL Sliedrecht | Postbus 135 | 3360 AC Sliedrecht T (088) 943 4154 | E infr.aob-aiw@iv.nl (administratie penvoerder)

Managementsamenvatting

De werkzaamheden

De geplande werkzaamheden aan de Algerabrug gaan voor veel hinder zorgen in de wijde omgeving van Krimpen aan den IJssel, de Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel. Gedurende 6 weken (10 augustus tot 21 september 2026) is geen gemotoriseerd verkeer mogelijk over de Algerabrug. Een uitzondering wordt gemaakt voor de voertuigen van de nood- en hulpdiensten met een licht gewicht, die maken gebruik van de wisselstrook.

Analyse bereikbaarheid

De Algerabrug vormt een cruciale schakel voor verkeer tussen Krimpen aan den IJssel/de Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel/Rotterdam. Dagelijks maken tot 47.000 motorvoertuigen, 9.000 fietsers/ voetgangers en 5.600 OV-reizigers gebruik van de brug. Er zijn weinig oeververbindingen in de omgeving. 80 tot 90% van de verplaatsingen per motorvoertuig over de brug zijn ritten met een afstand tot 15 km. Uit het ingezette verkeersmodel blijkt dat tijdens de werkzaamheden sprake is van een overbelast netwerk, gedurende een groot deel van de dag. Dit geldt ook wanneer er rekening gehouden wordt met dat circa 15% van de verplaatsingen in het gebied ‘verdampt’, oftewel besluit om een niet gebruik te maken van gemotoriseerde voertuigen, omdat de werkzaamheden en de toegenomen reistijd een afschrikkende werking hebben. Vanwege de drukte op deze route, ontstaan er 2^{e} orde effecten: ook op routes die verder weg liggen van de Algerabrug wordt het drukker omdat reizigers andere routekeuzes maken. Dit zal gebeuren bij Woerden/Lopik, op de A27 Merwedebrug en op de A12 bij Zoetermeer.

Hinderopgave

Er ligt een forse hinderopgave: om geen vertraging door files te krijgen dient in de spits voor 80% van de weggebruikers een alternatief gevonden te worden (ander vervoermiddel of niet reizen), in de dalperiode voor 20-40%. Zonder deze alternatieven loopt de extra reistijd op tot meer dan een uur.

Inzet maatregelen

Om de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers te waarborgen, wordt een tijdelijke fiets- en voetgangersbrug aangelegd bij de Algerabrug. Deze vormt een belangrijke pijler om weggebruikers te stimuleren over te stappen van de auto naar de fiets. 80 tot 90% van de verplaatsingen over de brug zijn ritten met een afstand tot 15 km. De tijdelijke brug is een belangrijk onderdeel van het maatregelenpakket.

Met de inzet van Slim Reizen maatregelen, gericht op verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie wordt de verkeershinder verder teruggedrongen, maar niet volledig weggehaald. Vanuit de werkgroep verkeersmanagement is een lijst met mogelijke maatregelen opgesteld, gericht op het incident management, regelscenario’s en netwerkoptimalisaties. Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn een optimalisatie van het openbaar vervoer netwerk, inzet van extra bergers, op bepaalde wegen alleen bestemmingsverkeer toe staan en de inzet van verkeersregelaars voor een betere doorstroming van fietsers. De maatregelen worden het komende half jaar uitgewerkt, waarbij wordt afgesproken bij wie welke taak ligt. Rijkswaterstaat voert namens de regio de gesprekken met de provincie en de OV-bedrijven voor de extra inzet van het openbaar vervoer.

Vanuit mobiliteitsmanagement wordt gekeken naar het inzetten van maatregelen waarbij onderscheid wordt gemaakt in vier mogelijke benaderingen; werkgevers, logistieke, bezoekers en publieke benadering. Met deze inzet aan maatregelen voor verkeers- en mobiliteitsmanagement kan nogmaals een reductie van maximaal 15% worden bereikt. Deze inzet zorgt er namelijk voor dat de 2^{e} orde effecten verdwijnen. Tijdens de spitsuren ontstaan er echter nog kritieke verkeersknelpunten in de regio Capelle – Gouda – Bergambacht – Krimpen. Deze verkeersknelpunten verdwijnen met het inzetten van de maatregelen wel sneller, waardoor buiten de spits (tijdens de daluren) een betere verkeersdoorstroming mogelijk is.

Vragen voor BO

We verwachten forse bereikbaarheidsknelpunten tijdens de afsluiting en vragen het BO akkoord te gaan met:

- Maximaal inzetten op maatregelen omtrent verkeers- en mobiliteitsmanagement, zie H5 *Maatregelen en voorzieningen.* Het komende half jaar wordt verkend welke maatregelen haalbaar zijn en bijdragen aan een bereikbare en verkeersveilige omgeving. De definitieve keuze aan maatregelen wordt toegezonden aan het volgende BO in november 2025.

Managementsamenvatting

1. Inleiding 2

1.1 Aanleiding 2
1.2 Doel document 2
1.3 Aanpak 2
1.4 Uitgangspunten voor werk aan de Algerabrug 3
1.5 Leeswijzer 4

2. Omgevingsanalyse Algerabrug 5

2.1 Gebiedsomschrijving 5
2.2 Raakvlakprojecten 7
2.1.1 Wegverkeer 7
2.2.1. Scheepvaart 8
2.2.2. Planning raakvlakprojecten 9
2.2.3. Afstemming raakvlakprojecten 10

3. Verkeersonderzoek Algerabrug 11

3.1 Huidige situatie: Herkomst- en bestemmingsanalyse 11
3.2 Analyse met verkeersmodel 11
3.3 Scenario's 12
3.3.1 Scenario 1: Afsluiting van de Algerabrug 12
3.3.2 Scenario 2: Afsluiting van de Algerabrug + 15% verdamping van het verkeer 13
3.3.3 Scenario 3: Afsluiting Algerabrug, 15% verdamping en 15% Slim Reizen 16

4. Hinderopgave 18

4.1 Hindercategorie 18
4.2 Hinderopgave 19

5. Maatregelen en voorzieningen 20

5.1 Tijdelijke voetgangers- en fietsbrug 21
5.2 Inzet op Integrale Bereikbaarheid 22
5.3 Kansrijke Maatregelen 24
5.3.1 Verkeersmanagement 25
5.3.2 Prio 1 en Witte Kolom 27
5.3.3 Mobiliteitsmanagement 27
5.3.4 Nautische sector 31
5.3.5 Communicatie 31

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De bruggen en viaducten onder beheer van Rijkswaterstaat (hierna: RWS) worden steeds intensiever belast en een groot aantal bereikt in de komende jaren het einde van zijn technische levensduur. Om de functionaliteit van deze kunstwerken op een duurzame, verantwoordelijke en doelmatige manier te behouden, wordt momenteel de Vervanging & Renovatie opgave van veel van deze bruggen uitgewerkt. Tot de realisatie van de V&R dienen deze bruggen echter veilig en beschikbaar te blijven voor de gebruikers. Het project Over-Bruggen is daarom in het leven geroepen om voor een 20-tal bruggen onder beheer van RWS West-Nederland Zuid, het noodzakelijk onderhoud voor te bereiden en te realiseren om de periode tot aan de V&R-opgave te ''overbruggen''. De Algerabrug is een van de eerste bruggen binnen het Over-Bruggen project.

De Algerabrug is een cruciale oeververbinding voor Gemeente Krimpen aan den IJssel, Gemeente Capelle aan den IJssel en Gemeente Krimpenerwaard. Het is de enige ontsluiting in de nabije omgeving richting Capelle aan den IJssel en Rotterdam. Daarnaast ligt de brug in een belangrijke vaarweg voor de vaarweggebruikers. De werkzaamheden aan de Algerabrug zullen hierdoor voor veel verkeershinder zorgen voor gebruikers en omwonenden.

1.2 Doel document

Het doel van het Tactisch Bereikbaarheidsplan is om gezamenlijk ervoor te zorgen dat de regio bereikbaar blijft tijdens de werkzaamheden van het Groot Onderhoud aan de Algerabrug. Gezamenlijk met partners in regio is verkend wat de werkzaamheden gaan betekenen voor de doorstroming van het verkeer. Hiervoor is voor verschillende gebruikersgroepen een inschatting gemaakt van de te verwachten verkeershinder en is er een aanzet gegeven voor de maatregelen die ingezet worden waardoor verkeershinder gereduceerd kan worden.

Hierbij is het verkennen van eventuele kansen voor een (permanente) modal shift van het gebruik van motorvoertuigen naar actieve mobiliteit één van de lange termijn ambities van Rijkswaterstaat. Deze ambitie is meegenomen in het verkennen van de maatregelen.

1.3 Aanpak

Allereerst is de verkeershinderopgave voor de regio vastgesteld. Hierin wordt beschreven om wat voor verkeershinder het precies gaat: waar liggen de verkeersknelpunten en welke reizigersgroepen ondervinden welke mate van hinder. De maatgevende periode en duur van de hinder zijn hierin leidend. In de volgende stap wordt beschreven hoe met behulp van het verkeersmodel de verkeersknelpuntenanalyse is uitgevoerd. Tenslotte wordt een aanzet gegeven voor de in te zetten maatregelen. Met deze aanpak wordt er een blik geworpen op de maatregelen die nodig zijn om de verkeershinder terug te brengen naar een acceptabel niveau.

In de volgende fase worden de maatregelen in samenwerking met stakeholders verder uitgewerkt. Dit wordt een collaboratief proces met de stakeholders (gemeenten, waterschap, provincie, nood- en hulpdiensten, Witte kolom, Ov- bedrijven etc.) om te komen tot een definitieve uitgewerkte set aan maatregelen.

In het Tactisch Bereikbaarheidsplan wordt er gewerkt volgens de planningsprincipes en uitgangspunten van de Werkwijze Hinderaanpak van Rijkswaterstaat. De kernpunten van deze aanpak zijn: uitvoeren van de werkzaamheden op locatie- specifieke rustige momenten, vroegtijdig plannen en samen te werken met stakeholders in de regio.

1.4 Uitgangspunten voor werk aan de Algerabrug

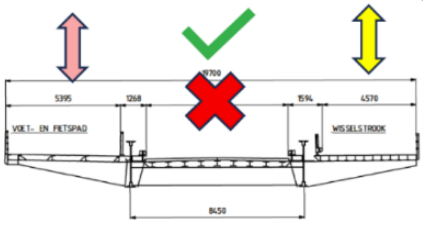
In 2024 is verkend op welke wijze de werkzaamheden het beste uitgevoerd kunnen worden en welke tijdsperiode het meest geschikt is hiervoor. Dit heeft geleid tot de volgende uitvoeringswijze en tijdslot.

Uitvoeringswijze

Voor de uitvoering van de werkzaamheden aan de Algerabrug is gekozen voor een type fasering waarbij in alle werkfases een deel van de brug beschikbaar blijft voor een deel van de gebruikers.

Varianten waarin de Algerabrug volledig dicht gaat zijn niet gekozen, door te verwachte grote mate van verkeershinder voor de omgeving. Varianten waarbij de bestaande brug doorgehaald wordt en vervangen door een tijdelijke brug zijn afgevallen o.a. vanwege technische risico's en uitvoeringsonzekerheden.

Variant 2: Gefaseerde afsluiting



Bij variant 2 worden de werkzaamheden in fasen uitgevoerd waardoor de brug open blijft voor hulpdiensten, fietsers en voetgangers. Ambulances en politievoertuigen kunnen nog steeds over de brug. Ladderwagens van de brandweer niet vanwege het grote gewicht. Fietsers en voetgangers worden over een tijdelijke brug geleid. Bij verdere uitwerking wordt onderzocht of ook toegang kan worden verleend aan specifieke doelgroepen zoals bijvoorbeeld de witte kolom. Variant 2a voorziet in 3 fasen waarbij achtereenvolgens de wisselstrook, de hoofdrijbaan en het fietspad worden aangepakt. Hierdoor blijft er telkens ruimte voor fietsers en hulpdiensten over. Door deze 3 fasen is de hinderduur langer dan bij variant 1.

Figuur 1: Toelichting op voorkeursvariant fasering

In de gekozen uitvoeringsvariant blijft het dus mogelijk voor een deel van het verkeer om de brug te gebruiken. Hierbij wordt prioritering gegeven aan voetgangers, de fietsers en de nood- en hulpdiensten die met lichte voertuigen over de wisselstrook kunnen. Overige gemotoriseerde voertuigen zoals personenauto's en vrachtauto's kunnen tijdens de werkzaamheden geen gebruik maken van de brug.

Lage scheepvaart (> 8,5 meter NAP) kan tijdens de werkzaamheden via de Hollandsche IJssel onder het vaste deel van de Algerabrug door varen. Alleen de hoge scheepvaart (> 8,5 meter NAP) wordt gehinderd door de werkzaamheden.

Tijdslot

In overleg met de omgeving is er een tijdslot gekozen voor het uitvoeren van de werkzaamheden aan de Algerabrug (zie figuur 2). In de afweging zijn meerdere aspecten meegenomen: het effect op de

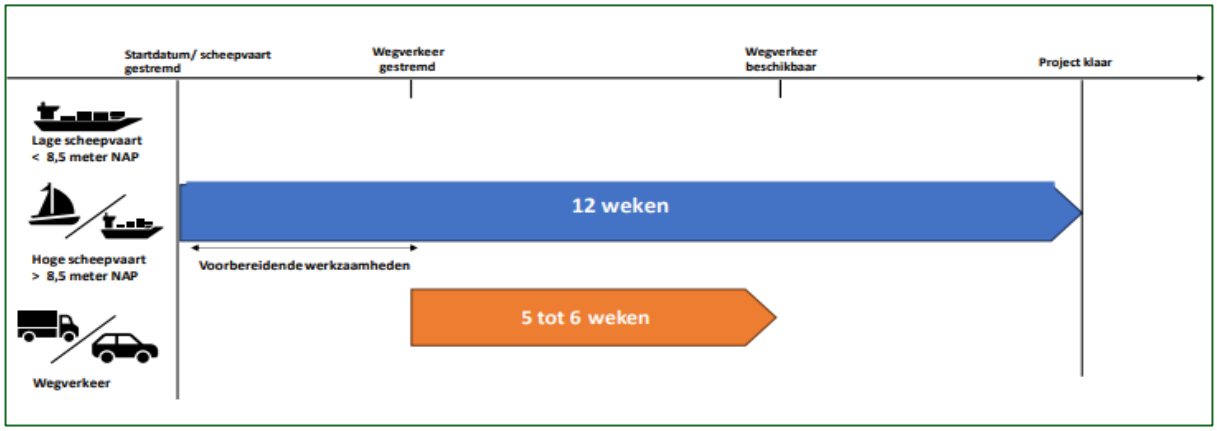
verschillende reizigersgroepen, overlap met raakvlakprojecten op de weg en vaarweg, het seizoen waarin de werkzaamheden plaatsvinden en de mogelijkheid om (een deel van) de werkzaamheden in een vakantieperiode in te plannen.

Hierdoor is voor het volgende tijdslot gekozen om de werkzaamheden uit te voeren: tussen week 31 en 42 van 2026. In deze periode is er verkeershinder voor:

- Scheepvaart met een doorvaarhoogte hoger dan 8,5 meter NAP: week 31 t/m 42 (12 weken), start stremming 27 juli tot 18 oktober.
- Motorvoertuigen (OV, vracht, auto, witte kolom, zware voertuigen van de nood- en hulpdiensten): week 33 t/m 38 (6 weken), start 10 augustus 07:00 tot 21 september 05:00.

Er wordt geen verkeershinder verwacht voor:

- Scheepvaart met een doorvaarhoogte lager dan 8,5 meter NAP;
- Fietsers en voetgangers (kunnen gebruik maken van tijdelijke fietsbrug);
- Lichte voertuigen van de nood- en hulpdiensten (politieauto en ambulance) (wisselstrook blijft open).



Figuur 2: Stremmingsduur wegverkeer en hoge scheepvaart > 8,5m NAP

1.5 Leeswijzer

In het Tactisch Bereikbaarheidsplan wordt allereerst in hoofdstuk 2 de omgevingsanalyse van de Algerabrug gepresenteerd. In dit hoofdstuk komen de verschillende reizigersgroepen die gebruiken maken van de brug, de reizigersmotieven en het reisgedrag aan bod. In hoofdstuk 3 wordt het verkeersonderzoek van de Algerabrug besproken. Hierbij wordt er ingegaan op de huidige verkeersintensiteiten van de brug van verschillende reizigersgroepen, de maatgevende periode van hinder en de planning van raakvlakprojecten. Vervolgens wordt een beeld geschetst van de hinder die ontstaat wanneer de Algerabrug gesloten wordt voor het wegverkeer d.m.v. verkeersmodel. In hoofdstuk 4 is de hinderklasse en de hinderopgave vastgesteld volgens de Hinderaanpak van RWS. De kansrijke maatregelen om de verkeershinder te reduceren wordt in hoofdstuk 5 beschreven. In hoofdstuk 6 wordt het vervolgproces besproken. Hierbij wordt ingegaan hoe de maatregelpakketten vanuit verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie verder worden uitgewerkt met de omgeving.

2. Omgevingsanalyse Algerabrug

2.1 Gebiedsomschrijving

De Algerabrug is onderdeel van het Hollandsche IJsselkeringscomplex. De brugdelen liggen over de Hollandsche IJssel en Rijkswaterstaat beheert de stalen vakwerkbrug en basculebrug. De zuidoostelijke betonnen aanbruggen zijn in beheer van de Gemeente Krimpen aan den IJssel, en de aansluitende onderdoorgang aan de noordwestzijde is in beheer van Gemeente Capelle aan den IJssel.

De Algerabrug is onderdeel van de N210 (provinciale weg) en is in beheer van Rijkswaterstaat. De brug is ten westen verbonden met de Algeraweg, Nijverheidstraat en Ketensedijk. Ten oosten is de brug verbonden met de IJsseldijk en C.G. Roosweg. De N210 die over de brug loopt is verbonden met de N219, N207, N216, Capelseweg en Slotlaan die later uitkomen op de A20, A15 en A16 (zie figuur 4) en zorgt voor ontsluiting van de Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard, Ouderkerk aan den IJssel, Krimpen aan de Lek, Lekkerkerk en verderop met het achterland (Bergambacht, Schoonhoven en Stolwijk). Naastgelegen bruggen zijn ten westen, de Van Brienenoordbrug en ten oosten de Juliansluis.

De Algerabrug zorgt voor een cruciale verbinding tussen de Gemeente Krimpen aan den IJssel, Gemeente Krimpenerwaard met Gemeente Capelle aan den IJssel en de algemene bereikbaarheid van de regio. Het is de enige ontsluitingsweg in de omgeving voor deze gemeenten en het achterland. Daarnaast ligt de brug over een belangrijke vaarweg voor de hoge scheepvaart (>8,5m NAP).

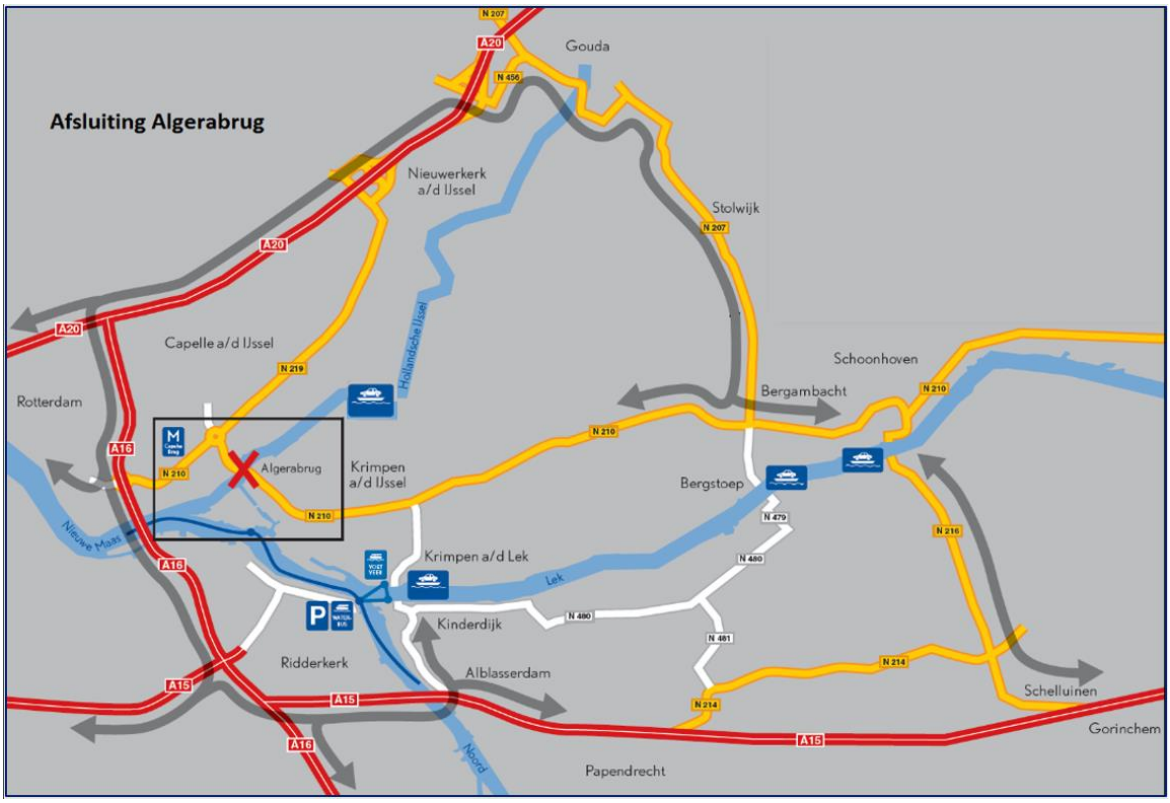


Figuur 3: De Algerabrug tussen Capelle en Krimpen

De Algerabrug wordt veel gebruikt in de regio, zo zijn er dagelijks relatief veel verplaatsingen over de brug. Het gaat hierbij voornamelijk om woon-werk verkeer en om regionaal logistiek verkeer. De dagelijkse gemiddelde verkeersintensiteiten liggen op:

- 43.000 motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag, met een maximum van 47.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag in de maand september; waarvan circa 2.300 motorvoertuigen worden gemeten in het drukste uur op een werkdag;

- 7.600 fietsers en voetgangers op een gemiddelde werkdag, met 9.000 fietsers en voetgangers op een gemiddelde werkdag in maand september;
- 5.600 OV-gebruikers;
- 225 brugopeningen in de maand augustus voor de hoge scheepvaart, met 140 brugopeningen in maand september.



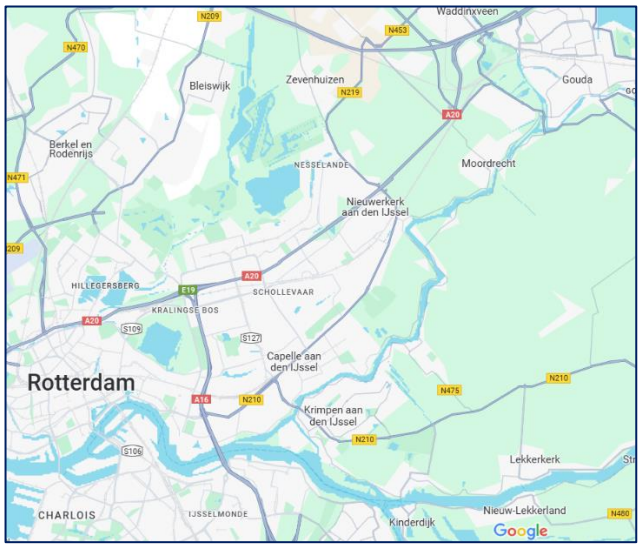
Figuur 4: Hoofdwegennetwerk in de regio

Beperkt robuust systeem

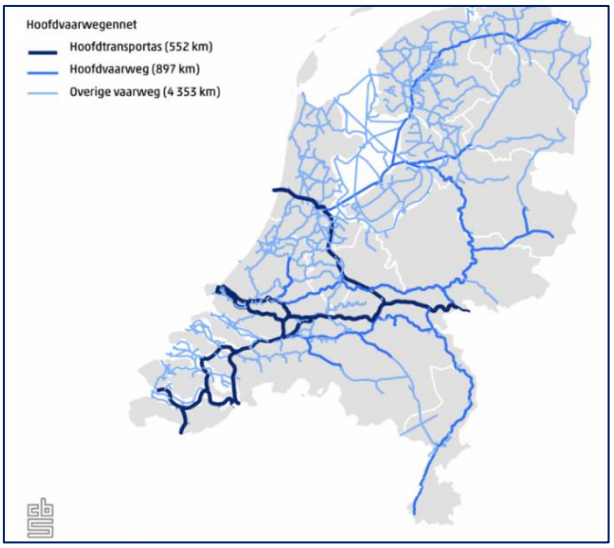
Krimpen aan den IJssel heeft weinig oeververbindingen. Er zijn vrijwel geen alternatieven wegen beschikbaar die Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel met elkaar verbinden bij een stremming van de Algerabrug. De eerstvolgende brug over de Hollandsche IJssel betreft de Gouderaksebrug N207 nabij Gouda en ligt circa 15 kilometer verderop. Bovendien heeft de route via de N210 en N207 naar Gouda al een beperkte capaciteit. De beschikbare pontjes in de regio kunnen een alternatief bieden voor fietsers en voetgangers, maar niet voor het wegverkeer. Kortom, de bereikbaarheid en veiligheid van de regio komt onder druk te staan wanneer de Algerabrug buiten gebruik is.

Vaarweg

De Hollandsche IJssel is onderdeel van een belangrijke vaarweg in Nederland en betreft de enige binnenlandse noord-zuidroute tussen Noord- en Zuid-Holland. De route heeft de status 'Hoofdvaarweg' en verbindt Noord- en Zuid-Holland via de route Krimpen-Gouda-Alphen aan den Rijn-Amsterdam (zie figuur 6). De route is prominent voor de beroepsvaart (containers, scheepsbouw) en de recreatievaart (Staande Mast Route). De Hollandsche IJssel vormt een barrière tussen Capelle aan den IJssel, Nieuwekerk, Moordrecht en Gouda, Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard (figuur 5).



Figuur 5 6: Omgeving Hollandsche IJssel



Figuur 6 5: Vaarwegen in Nederland (CBS)

2.2 Raakvlakprojecten

In de regio zijn de komende jaren veel verschillende werkzaamheden gepland voor zowel het wegennet als voor de vaarweg. De verkeershinder bij andere werkzaamheden kan de verkeershinder tijdens de werkzaamheden aan de Algerabrug versterken. In enkele gevallen is het omgekeerde mogelijk: doordat er elders werkzaamheden zijn, kan er tijdelijk minder verkeer op de routes in de omgeving aanwezig zijn. Deze projecten kunnen juist goed tegelijkertijd uitgevoerd worden en bieden meekoppelkansen. Een goede afstemming met alle raakvlakprojecten is daarom noodzakelijk.

2.1.1 Wegverkeer

Voor het samenstellen van het overzicht aan raakvlakprojecten is gebruik gemaakt van het landelijke systeem Melvin waarin toekomstige werkzaamheden van beheerders van weg en waterwegen staan vermeld. Aan de (vaar-) wegbeheerders is gevraagd om te controleren of de lijst volledig is. Hierbij wordt ingegaan op de data van de raakvlakprojecten en de mee- koppelkansen en belemmeringen die het project geeft t.o.v. de werkzaamheden aan de Algerabrug.

In het overzicht is te zien dat een gedeelte van de raakprojecten overlapt/kan overlappen met de periode waarin de werkzaamheden aan de Algerabrug plaatsvinden. Deze periode loopt van begin juli tot en met november 2026. Verder zijn de raakvlakprojecten onderverdeeld in twee categorieën: cruciale raakvlakprojecten (tabel 1) en te coördineren raakvlakprojecten (tabel 2).

Cruciale raakvlakprojecten hebben een grote impact op de verkeersdoorstroming wanneer die werkzaamheden en de werkzaamheden aan de Algerabrug tegelijkertijd plaatsvinden. Het betreft belangrijke rijkswegen en/ of de data van deze projecten staan vast, waardoor de werkzaamheden van de Algerabrug zoveel mogelijk om deze projecten heen gepland zijn. In de kolom 'overweging' staat benoemd wat het exacte cruciale raakvlak betreft.

Tabel 1: Overzicht cruciale raakvlakprojecten wegverkeer

Raakvlakproject	Omschrijving	Datum	Overweging
A20 Terbregseplein-Kleinpolderplein	2 x 2 weken afsluiting	3 jul – 17 jul 24 jul – 7 aug 2026	Afsluiting op de A20 op de noordelijke ring van Rotterdam heeft grote gevolgen voor verkeersdoorstroming op de A20 tussen Gouda en Rotterdam. De data van de werkzaamheden ligt vast.
ProRail Gouda - Rotterdam	Vervangende bussen in 3 tijdvensters	19 sep – 21 sep 17 okt – 29 okt 07 nov – 8 nov 2026	Voor ProRail belangrijk raakvlak, om goed vervangend vervoer aan te bieden is extra verkeer op de A20 door werk aan Algerabrug ongewenst.
A27 Houten-Hooipolder	Volledige afsluiting	Juli – augustus 2026	Exacte data nog niet bekend. Project geeft extra verkeersdrukte op A20.
KIJK IJsseldijk	Afgesloten voor doorgaand verkeer	April 2025 – 2029	Extra verkeer via de IJsseldijk is geen optie in verband met werkzaamheden aan de IJsseldijk.

De te coördineren raakvlakprojecten liggen niet direct op een alternatieve route voor het wegverkeer van de Algerabrug, de verkeershinder is beperkt of er is alleen een zoekvenster bekend. Voor de projecten waarvoor alleen een zoekvenster bekend is, bestaat de mogelijkheid om de werkzaamheden buiten het geplande slot van de Algerabrug te plannen.

Tabel 2: Te coördineren raakvlakprojecten wegverkeer

Raakvlakproject	Datum
N219 A. van Rijckevorselweg	Juli – augustus 2026 (zoekvenster)
N207 Schoonhovenseweg	Januari – december 2026 (zoekvenster)
Werkzaamheden Capelseweg (warmtenet)	Juni – september 2026
Hofplein Rotterdam	2025 – 2026
N476a Boezemweg Lekkerkerk	2026 (zoekvenster)
Prinsenlaan	2026-2027 (zoekvenster)

2.2.1. Scheepvaart

In overleg met de stakeholders van de vaarweg is een inventarisatie gemaakt van alle mogelijke raakvlakprojecten. Ook hier is onderscheid gemaakt tussen cruciale raakvlakprojecten en projecten die behoren tot te coördineren raakvlakprojecten. Cruciale raakvlakprojecten liggen op de Staande Mast Route

en de data van die werkzaamheden liggen al vast. Tabel 3 geeft een overzicht weer van alle cruciale raakvlakprojecten voor de scheepvaart.

Tabel 3: Overzicht cruciale raakvlakprojecten scheepvaart

Raakvlakproject	Omschrijving	Datum	Overweging
Gouwenspoorsebrug	Gedeeltelijke stremming	14 sep – 30 okt 2026	Onderdeel Staande Mast Route en datum staat vast
Gouwenspoorsebrug	Volledige stremming	30 okt 2026 - 30 juli 2027	Onderdeel Staande Mast Route en data staat vast

De te coördineren raakvlakprojecten (zie tabel 4) liggen niet direct op de alternatieve route voor de hoge scheepvaart van de Algerabrug. Wel passeert een deel van de scheepvaart beide locaties, of wordt gebruik gemaakt van dezelfde omleidingsroute. Coördinatie voor het plannen van de werkzaamheden is daarom gewenst.

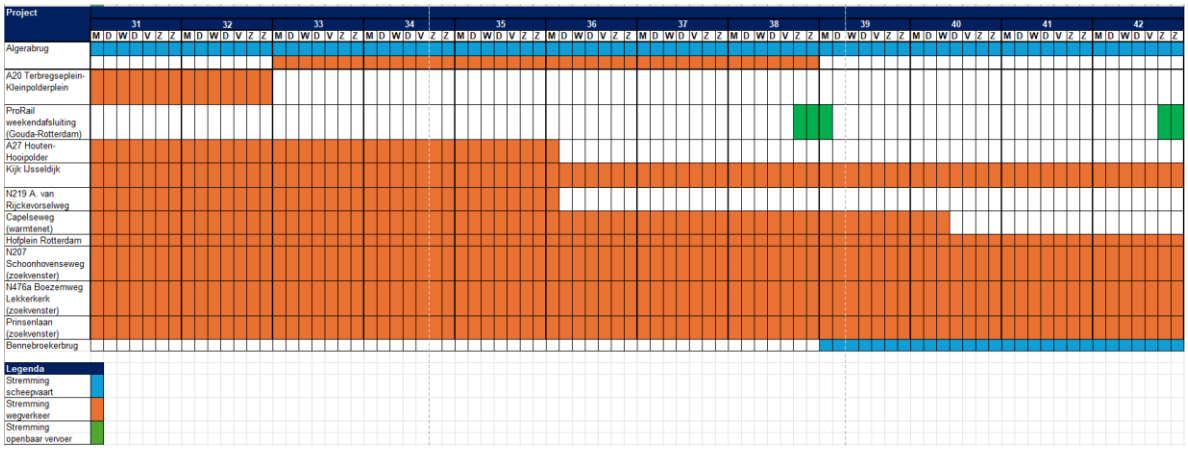
Tabel 4: te coördineren raakvlakprojecten

Raakvlakproject	Datum	Overweging
Merwedebrug Papendrecht	2 feb 2026 – 28 feb 2027	Zoekvenster
Bennebroekerbrug (Zwaanshoek)	30 okt 2026 - 30 juli 2027	Slechts 1 alternatieve route richting Amsterdam beschikbaar
Maandelijkse Proefafsluiting IJsselkering	1 sep 2026 – 15 sep 2027	1x per maand geplande stremming

2.2.2. Planning raakvlakprojecten

De planning hieronder geeft de periode weer waarin de werkzaamheden van de cruciale raakvlakprojecten voor zowel het wegverkeer als scheepvaart samenvallen met de werkzaamheden aan de Algerabrug.

Figuur 7: Planning raakvlakprojecten – De werkzaamheden aan de A27 en BSD ProRail worden alleen in de weekenden uitgevoerd.



2.2.3. Afstemming raakvlakprojecten

Voor de volgende raakvlakprojecten is nadere afstemming gewenst:

- Op de A27 staan weekendafsluitingen gepland op het traject Gorinchem - Everdingen. Voor het wegverkeer is het belangrijk om voor goede afstemming te zorgen over de uitvoeringswijze en de uitvoeringsperiode, zodat de weggebruikers niet met extra verkeershinder te maken krijgen.

- Tijdens de werkzaamheden van ProRail in week 38 worden extra bussen ingezet op de A20. De verwachting is dat er tijdens de afgesloten Algerabrug meer verkeer gebruik maakt van de A20. Afstemming over deze combinatie is gewenst.

- De werkzaamheden aan de A20 Kethelplein – Kleinpolderplein zorgt voor veel verkeershinder in regio Rotterdam. Daarom zijn de werkzaamheden aan de Algerabrug in de planning pas opgenomen na afronding van de werkzaamheden aan de A20.

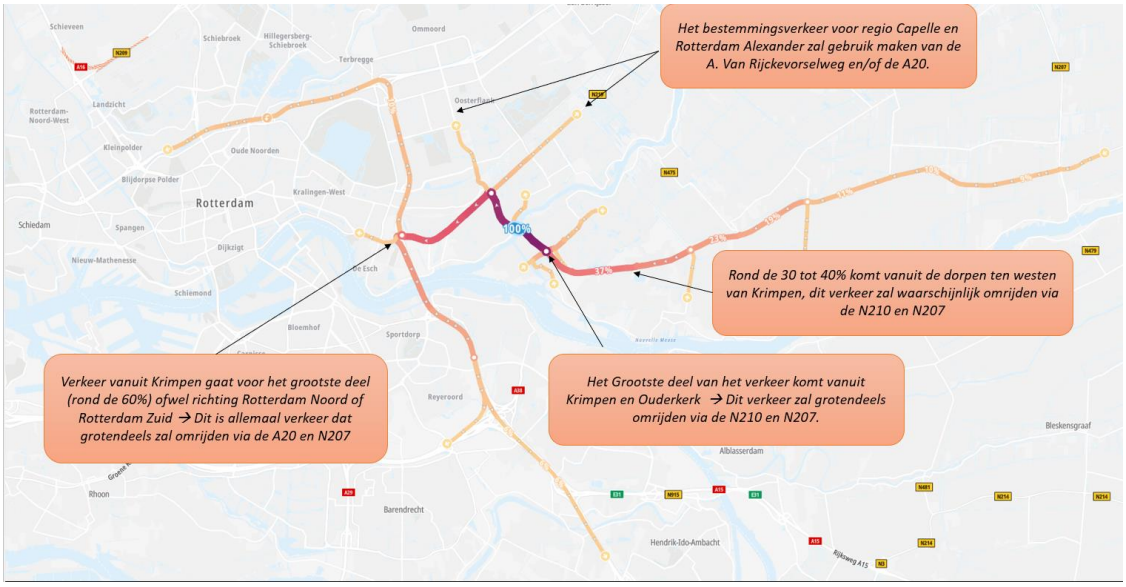
- Er zit overlap tussen de verkeershinder die de werkzaamheden aan de Algerabrug veroorzaken en de verkeershinder die de werkzaamheden aan de Bennebroekerbrug (nabij Zwaanshoek) veroorzaken. De mogelijkheden om van Noord- Holland naar Zuid-Holland te varen zeer zijn dan beperkt. Aan de beheerders van de Bennebroekerbrug (Provincie Noord-Holland) wordt afstemming gezocht om de werkzaamheden aan de Bennebroekerbrug later te starten.

3. Verkeersonderzoek Algerabrug

Naar verwachting gaat de afsluiting van de Algerabrug leiden tot grote verkeershinder. Om meer inzicht te krijgen waar in het netwerk de kwetsbare wegen liggen en om inzicht te krijgen in het effect van de in te zetten maatregelen is het verkeerspatroon van de regio geanalyseerd. Om het huidige gebruik van de brug te onderzoeken is gebruik gemaakt van Floating-Car-Data (FCD). Op basis van geanonimiseerde data wordt een beeld verkregen van de herkomst en bestemmingen van de weggebruikers van de brug. Om vervolgens ook te voorspellen waar de knelpunten in het wegennet straks gaan ontstaan wanneer de brug is afgesloten en om te analyseren wat het effect is van in te zetten maatregelen, wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel. De complete knelpuntenanalyse is gedeeld met de stakeholders (gemeenten, provincie, waterschap). In dit Tactisch Bereikbaarheidsplan wordt een selectie uit de knelpuntenanalyse besproken.

3.1 Huidige situatie: Herkomst- en bestemmingsanalyse

Met behulp van Floating-Car-Data is een analyse gemaakt van de herkomst en de bestemmingen van het wegverkeer dat gebruik maakt van de Algerabrug. Dit staat weergegeven in figuur 15.



Figuur 8: Herkomst en bestemmingen van het wegverkeer op de Algerabrug

Uit de analyse blijkt dat het verkeer op de Algerabrug veelal lokaal is. Veel herkomsten (meer dan 80%) en bestemmingen (ronde de 90%) liggen op minder dan 15 kilometer afstand van de brug. De brug faciliteert verplaatsingen tussen met name Rotterdam en de Krimpenerwaard. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de potentie om op een alternatieve manier te verplaatsen, bijvoorbeeld per fiets of met de bus/metro, groot is. Er is in de situatie waarbij de brug functioneel is, geen relatie met de omgeving Gouda.

3.2 Analyse met verkeersmodel

Voor de analyses is gebruik gemaakt van het bestaande verkeersmodel '*Van Brienenoordbrug* (VBB)'. Dit verkeersmodel is gebaseerd op het model van het V-MRDH 2030 en het NRM 2030 en wordt regelmatig toegepast in de regio voor verkeerskundige vraagstukken, zoals bij de projecten: de Van Brienenoordbrug en Project Tunnelrenovaties Zuid-Holland (PTZ).

Het verkeersmodel bevat een statisch en een dynamisch onderdeel. In het statische (macroscopisch) model wordt het verkeer statisch toegedeeld aan het netwerk. Hierbij worden de intensiteiten van wegen voorspelt en vergeleken met de capaciteit van de weg, maar er wordt geen rekening gehouden met bijvoorbeeld de terugslag van files op de wegen. De output van het model zegt iets over de drukte in een gemiddeld spitsuur.

Het dynamische deel (mesoscopisch) deelt het verkeer toe aan het netwerk per kwartier. Er worden geen individuele voertuigen gesimuleerd, maar er wordt wel rekening gehouden met capaciteitsrestricties in het netwerk waardoor ook wachtrijopbouw gesimuleerd kan worden. De output van het model geeft meer realistische reistijden op specifieke routes.

Voor een betere toepasbaarheid van het model zijn in overleg met de omgevingspartners enkele verfijningen doorgevoerd. Zo zijn routes die mogelijk gebruikt gaan worden als sluiproute zijn aan het netwerk van het verkeersmodel toegevoegd. De inrichting van kruispunten en rotondes is verfijnd en de veerpont tussen Gouderak-Moordrecht is toegevoegd. Voor de overige veerponten wordt binnen het dynamische model gemodelleerd dat de voertuigen in pelotons vanaf de veerponten komen aanrijden.

3.3 Scenario's

In de fase van het Tactisch Bereikbaarheidsplan zijn drie scenario's doorgerekend. Het doel van deze analyses is om een realistisch beeld te krijgen van de verkeersoverlast die verwacht wordt tijdens de werkzaamheden aan de Algerabrug, wanneer de hoofdrijbaan is gesloten. Hierdoor wordt de daadwerkelijke hinder die weggebruikers mogen verwachten inzichtelijker. In het referentiescenario (scenario 0), is de situatie gesimuleerd waarin de brug beschikbaar is voor al het verkeer. Verder zijn ook de volgende scenario's onderzocht:

0. *Brug is beschikbaar voor het wegverkeer (referentiescenario)*
1. *Afsluiting van de Algerabrug:* In dit scenario zijn de directe effecten zichtbaar wanneer de brug gesloten is.
2. *Afsluiting van de Algerabrug en 15% van het reguliere verkeer verdampt:* De 15% verdamping betreft een ervaringscijfer – bij eerdere projecten is aangetoond dat een deel van het verkeer zelfstandig op zoek gaat naar alternatieven. Dit scenario geeft een beeld van de feitelijke situatie, wanneer er verder geen extra maatregelen worden ingezet.
3. *Afsluiting van de Algerabrug, 15% verdamping en nog eens 15% minder verkeer:* Vanwege de inzet van maatregelen vanuit Slim Reizen (verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie) wordt er nog eens een extra 15% verdamping verwacht. In dit scenario wordt de feitelijke situatie buiten geschetst bij het maximaal inzetten van maatregelen.

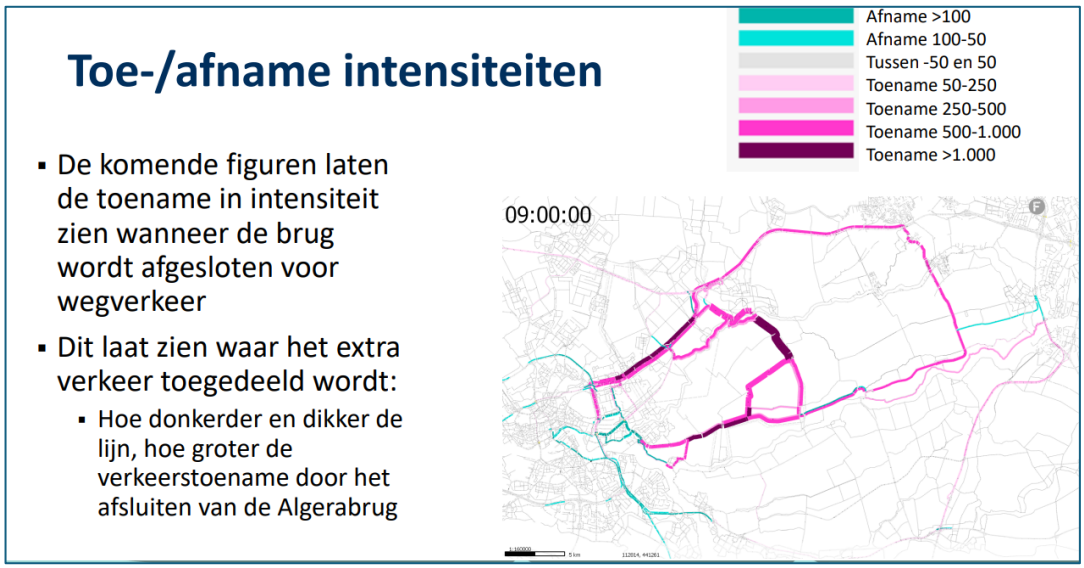
3.3.1 Scenario 1: Afsluiting van de Algerabrug

Figuur 9 toont aan wat het effect is wanneer de Algerabrug wordt afgesloten:

- Het grootste effect is zichtbaar op de route A20–Gouda–N207–Bergambacht–N210.
- Op grotere afstand van de brug is hetzelfde effect zichtbaar: A12–Woerden–N204–Lopik–N210.
- Ook op de A27 Merwedebrug en op de A12 nabij Zoetermeer is een beperkte toename te zien.

Afname van het verkeer wordt gezien bij:

- De hoofdroutes in Capelle aan den IJssel richting de Algerabrug
- Op de A16 Van Brienenoordbrug
- In Rotterdam Centrum en Rotterdam Zuid.

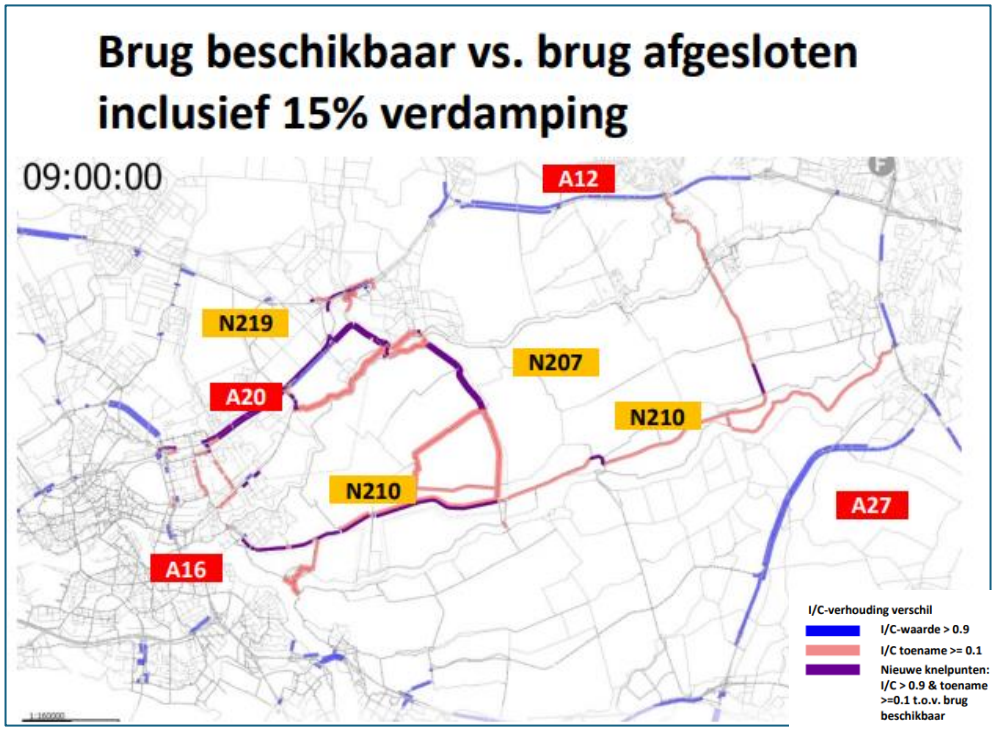


Figuur 9: Scenario 1 ten opzichte van het referentiescenario

3.3.2 Scenario 2: Afsluiting van de Algerabrug + 15% verdamping van het verkeer

In dit scenario is de verkeershinder die realistisch verwacht mag worden wanneer de Algerabrug wordt afgesloten. In dit scenario kiest 15% van het verkeer dat normaal een verplaatsing maakt over de Algerabrug nu ervoor om die verplaatsing niet te maken. De gedachte hierachter is, dat sommige reizigers in staat zijn om andere keuzes te maken, doordat de extra reistijd deze reizigers afschrikt. Voorbeelden hiervan zijn thuiswerken, het kiezen voor een ander vervoerwijze zoals de fiets, of om bijvoorbeeld niet op familiebezoek te gaan gedurende de zes weken dat de brug is afgesloten.

De analyses zijn uitgevoerd met het statische en dynamische model. Met het statische model is inzicht verkregen in de I/C-verhoudingen. Het dynamische model geeft aan waar in het netwerk de knelpunten ontstaan en hoeveel extra reistijd de weggebruikers mogen verwachten op vooraf bepaalde routes. In figuur 10 staat getoond waar nieuwe knelpunten verwacht mogen worden.



Figuur 10: Knelpunten scenario 2

In het wegennetwerk zijn drie type knelpunten te onderscheiden;

Type 1 zijn locaties waar ook zonder werkzaamheden al sprake is van een knelpunt, maar dit knelpunt wordt vergroot door de werkzaamheden aan de Algerabrug. De I/C- waarde is > 0.9. Voorbeelden van dit type knelpunten zijn:

- De A27 Merwedebrug;
- De A12 tussen Woerden en Gouda;
- De A12 ten westen van Zoetermeer.

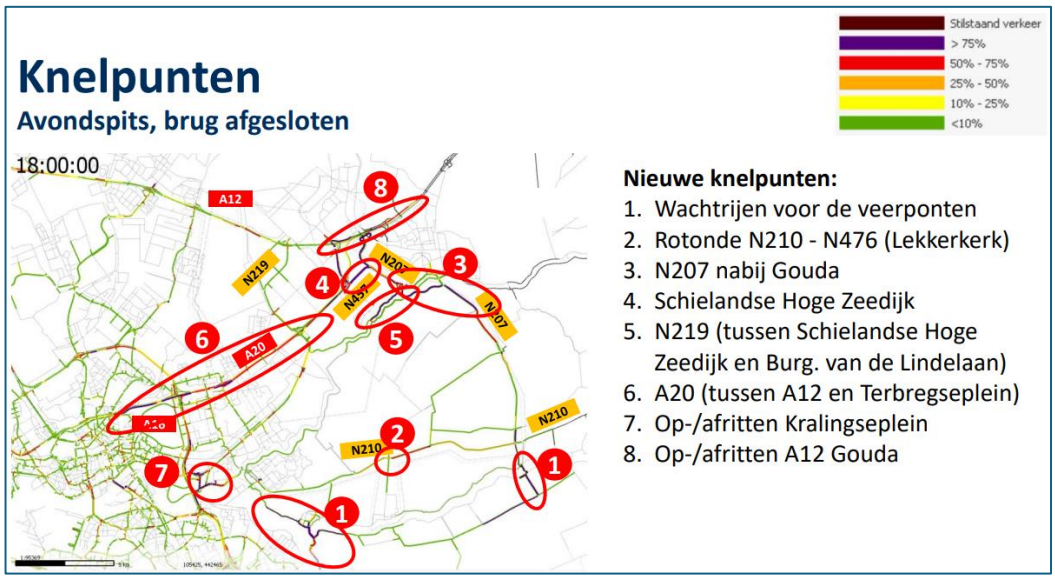
Type 2 zijn knelpunten waar het veel drukker wordt door de geplande werkzaamheden. De I/C kent een toename van meer dan 0.1. Voorbeelden van dit type knelpunt zijn:

- De route tussen Gouda, Moordrecht en Nieuwekerk aan den IJssel;
- De kleinere wegen in de Krimpenerwaard;
- De route naar Krimpen aan de Lek;
- De routes richting provincie Utrecht via de N210 tot IJsselstein, de Lekdijk Oost en de N204.

Type 3 zijn de locaties waar de grootste knelpunten verwacht kunnen worden door de geplande werkzaamheden. Hier is zowel sprake van een forse toename van het verkeer, als sprake van een I/C verhouding groter dan 0.9. Voorbeelden van dit type knelpunt zijn:

- De N210 tussen Krimpen aan den IJssel en Bergambacht;
- De N207 tussen Bergambacht en Gouda;
- De route van Gouda via de N207/N457 tot de A20;
- De A20 nabij Rotterdam Alexander.

Voor de avondspits is er in figuur 11 een overzicht gemaakt van de te verwachten knelpunten. Vanwege de problemen op deze knelpunten heeft de reiziger hinder van extra reistijd. Door deze knelpunten aan te pakken wordt de reistijd op de trajecten verbeterd.

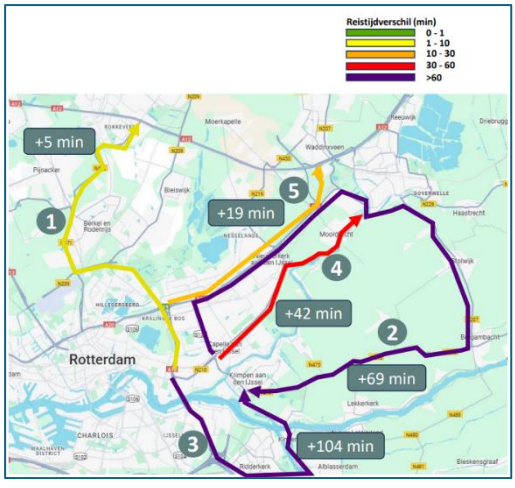


Figuur 11: Knelpunten avondspits

Extra reistijden

De omvang van de vertragingen is fors. In figuur 11 staat ter illustratie de extra reistijd weergegeven die voorspeld wordt in de avondspits voor het verkeer dat vanuit Rotterdam/Capelle terug wil richting Krimpen aan den IJssel. De geprojecteerde extra reistijd is opgebouwd uit twee componenten: de extra reistijd vanwege het omrijden en de extra reistijd vanwege vertraging door drukte op de weg (congestie). Per route kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

1. Route 1: de extra reistijd ten noorden van Rotterdam is in de ochtend- en avondspits nihil
2. Route 2: op de omleidingsroute via A20 – Gouda – N207 – Bergambacht – N210 – Krimpen is de extra reistijd fors en varieert tussen de 42 en de 100 minuten extra reistijd. In veel gevallen zal de extra reistijd langer dan 1 uur bedragen.
3. Route 3: omrijden via Rotterdam Zuid en gebruik maken van de veerpont tussen Kinderdijk en Krimpen aan de Lek is in geen enkele situatie een reëel alternatief.
4. Route 4: tussen Gouda, Moordrecht en Nieuwekerk aan den IJssel wordt veel verkeersdrukte verwacht met een extra reistijd variërend van 30-60 minuten.
5. Route 5: Het wordt iets drukker op de A20 tussen Gouda en Rotterdam, maar alleen in de avondspits wordt er circa 20 minuten extra reistijd verwacht.



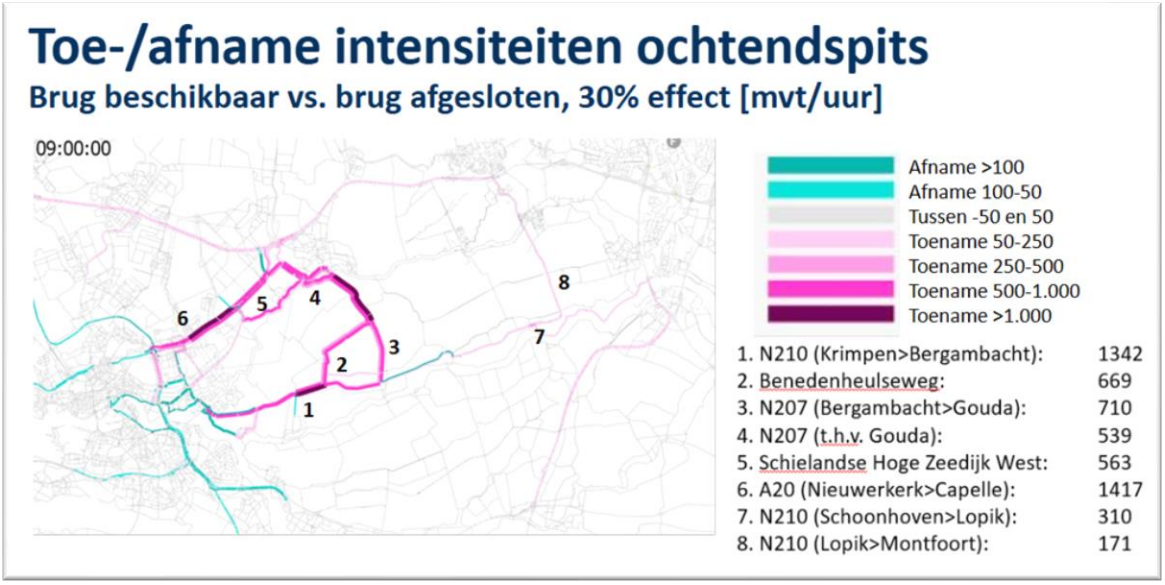
Figuur 12: Extra reistijd in avondspits

In alle drie de scenario's ontstaat er congestie bij de wegen leidend naar de veerponten rondom Kinderdijk.

3.3.3 Scenario 3: Afsluiting Algerabrug, 15% verdamping en 15% Slim Reizen

In dit scenario is gesimuleerd wat het effect is wanneer naast de 15% verdamping, ook nog eens 15% extra verkeer verdampt en wordt verleid om andere keuzes te maken door de inzet van Slim Reizen maatregelen. In Figuur 13 staat dit resultaat gepresenteerd.

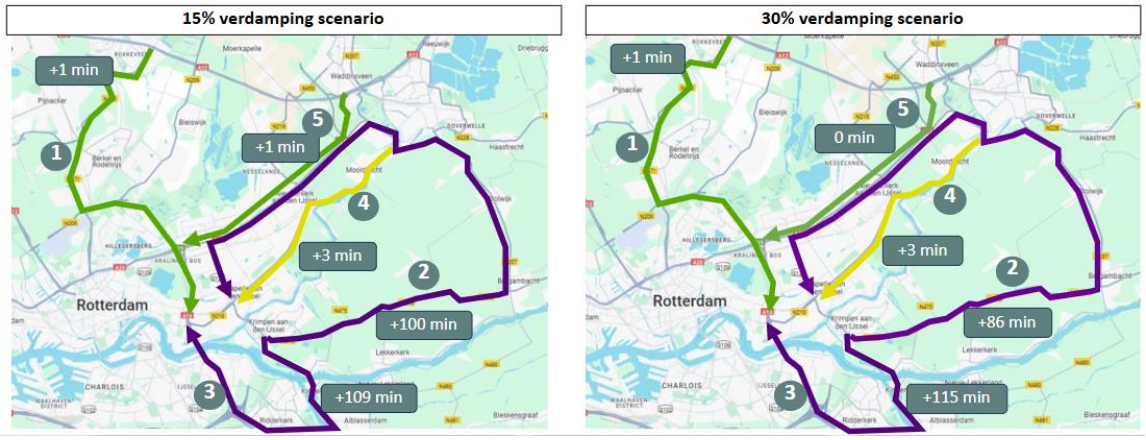
- Op de omleidingsroute A20 – Gouda – N207 – Bergambacht – N210 – Krimpen blijft het even druk als in de eerdere scenario's.
- Verder valt het op dat het in de regio Capelle/Rotterdam wat rustiger wordt. Hier worden geen nieuwe knelpunten verwacht.
- Er is vrijwel geen toename op de grotere omleidingsroute A12 – Woerden – N204 – Lopik – N210 of op de A27 Merwedebrug te zien. Met de maximale inzet van Slim Reizen maatregelen worden de knelpunten verder weg van de Algerabrug opgelost.



Figuur 13: Toe- en afname verkeersintensiteit

Extra Reistijden bij scenario 3

In de resultaten van het dynamisch verkeersmodel (figuur 14) is te zien dat tijdens de spitsuren het effect op de reistijden beperkt is. Ook met 30% reductie van het verkeer blijft het druk op de alternatieve routes van de Algerabrug. Op omleidingsroute 2 (van Krimpen via Bergambacht en Gouda na Capelle) is het grootste effect te zien: de reistijd loopt terug van 100 minuten extra reistijd tot 86 minuten extra reistijd. Dit verschil geeft aan dat de maatregelen voor een substantieel effect zorgen, maar het geeft ook aan dat met het maximaal inzetten van de maatregelen niet alle verkeersknelpunten worden opgelost. Ook in dit scenario is de verwachte extra reistijd meer dan 60 minuten.



Figuur 14: Reistijden in de avondspits bij 15% en 30% verdamping

4. Hinderopgave

Om de verkeershinder die de werkzaamheden aan de Algerabrug veroorzaken aan te pakken is het van belang dat de totale hinderopgave wordt vastgesteld. De totale hinderopgave geeft een beeld welke adequate maatregelen en budget er noodzakelijk zijn. De hinderopgave is vastgesteld op basis van de Werkwijzer Hinderaanpak van Rijkswaterstaat.

4.1 Hindercategorie

Allereerst wordt de hindercategorie (zonder aanvullende maatregelen) vastgesteld. De hindercategorie is een beoordelingskader om de hinderopgave vast te stellen en te kwantificeren. De hindercategorie wordt vastgesteld door te kijken naar de hoeveelheid weggebruikers die beïnvloed worden door de werkzaamheden.

Voor de werkzaamheden aan de Algerabrug kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het aantal gehinderde voor het wegverkeer door de werkzaamheden aan de Algerabrug wordt geschat op ongeveer 43.000 per etmaal op een gemiddelde dag. Op werkdagen in september groeit dit aantal tot 47.000.
- De duur voor de hinder van het wegverkeer wordt ingeschat op zes weken.
- Het aantal gehinderde weggebruikers is > 2.000.000. De te verwachten hinder per persoon is zeer groot. Wanneer automobilisten ervoor kiezen om een alternatieve route te nemen, dan is de omrijdtijd minimaal 30 minuten. De Mobiliteitsscan toont aan dat het wegennetwerk overbelast raakt en dat men rekening moet houden met aanvullende reistijd van circa 30 minuten. Gehinderde hebben rekening te houden met een toename aan reistijd van een uur.
- Naast de direct gehinderde (mensen die over de Algerabrug willen rijden, maar nu omrijden, of vertraging ondervinden) mag verwacht worden dat ook de automobilisten in de omgeving van de Algerabrug vertraging ondervinden, ook wanneer men de brug niet hoeft te passeren (straal van circa 15 kilometer). Dit zijn de indirect gehinderde.
- In het brede wegennetwerk (A16 Van Brienenoordbrug, A27 Merwedebrug, A20 Rotterdam-Utrecht) is het effect van de afsluiting van de brug merkbaar en mag enige hinder verwacht worden.
- De hinder voor de hoge scheepvaart (> 8,5m NAP) is fors gedurende 12 weken, aangezien het niet mogelijk is voor de hoge scheepvaart om onder de Algerabrug te passeren. Hiermee valt de te verwachten hinder in hinderklasse 4 (stremming vaarverkeer), categorie D (> 2 dagen hinder).

Conclusies:

1. De hindercategorie voor het wegverkeer komt uit op niveau ‘A’. Het aantal gehinderde tijdens de werkzaamheden is aanzienlijk met meer dan 1.000.000 reizigers en er is sprake van zeer grote hinder (tot 60 minuten extra reistijd).
2. De hindercategorie voor de hoge scheepvaart komt uit op hinderklasse 4, categorie D (> 2 dagen hinder).

4.2 Hinderopgave

Zonder aanvullende maatregelen is de hinder voor de omgeving groot. Verschillende gebruikersgroepen ervaren een hinder die onacceptabel is voor de omgeving. De opgave per gebruikersgroep luidt als volgt:

- Als eerste komen de nood- en hulpdiensten in beeld. Zij kunnen met de geprognosticeerde hinder niet voldoen aan de wettelijke taken. Met deze partijen moet naar maatwerkoplossingen worden gezocht zodat de wettelijke taken uitgevoerd kunnen blijven worden tijdens de werkzaamheden.
- Ook voor de Witte Kolom geldt dat er maatwerk nodig is. Per doelgroep uit de Witte Kolom moet afgewogen worden welke alternatieven beschikbaar zijn.
- Voetgangers en fietsers kunnen gebruik maken van de tijdelijke voetgangers- en fietsersbrug.
- Het openbaar vervoer kan tijdens het onderhoud geen gebruik maken van de Algerabrug. Met de partijen moet gezocht worden naar een acceptabel alternatief, bijvoorbeeld door openbaar vervoer aan te bieden tot de brug, waarbij de brug te voet of te fiets kan worden overgestoken.
- Het wegverkeer kan tijdens het onderhoud gedurende zes weken geen gebruik maken van de Algerabrug. De restcapaciteit in het netwerk is zeer beperkt en het extra verkeer dat op zoek gaat naar alternatieven hindert ook het overige verkeer in het gebied. Met name in de spitsperiodes zijn er geen goede alternatieven beschikbaar. De opgave voor het wegverkeer is groot, maar verschilt over de tijd van de dag.
    - Tijdens de ochtend- en avondspits (6 – 10 uur en van 15-19 uur) moet voor 80% van het verkeer een alternatief gevonden worden (niet reizen, alternatief vervoer via fiets, te voet of het openbaar vervoer).
    - Tijdens de dalperiode (10 -15 uur) moet voor 40% van het verkeer een alternatief geboden worden.
    - Tijdens de avond (19 – 23 uur) moet voor 20% van het verkeer een alternatief geboden worden.
    - Tijdens de nacht (23 – 6 uur) is er voldoende restruimte in het netwerk en kan het aanwezige verkeer gebruik maken van de beschikbare omleidingsroutes.

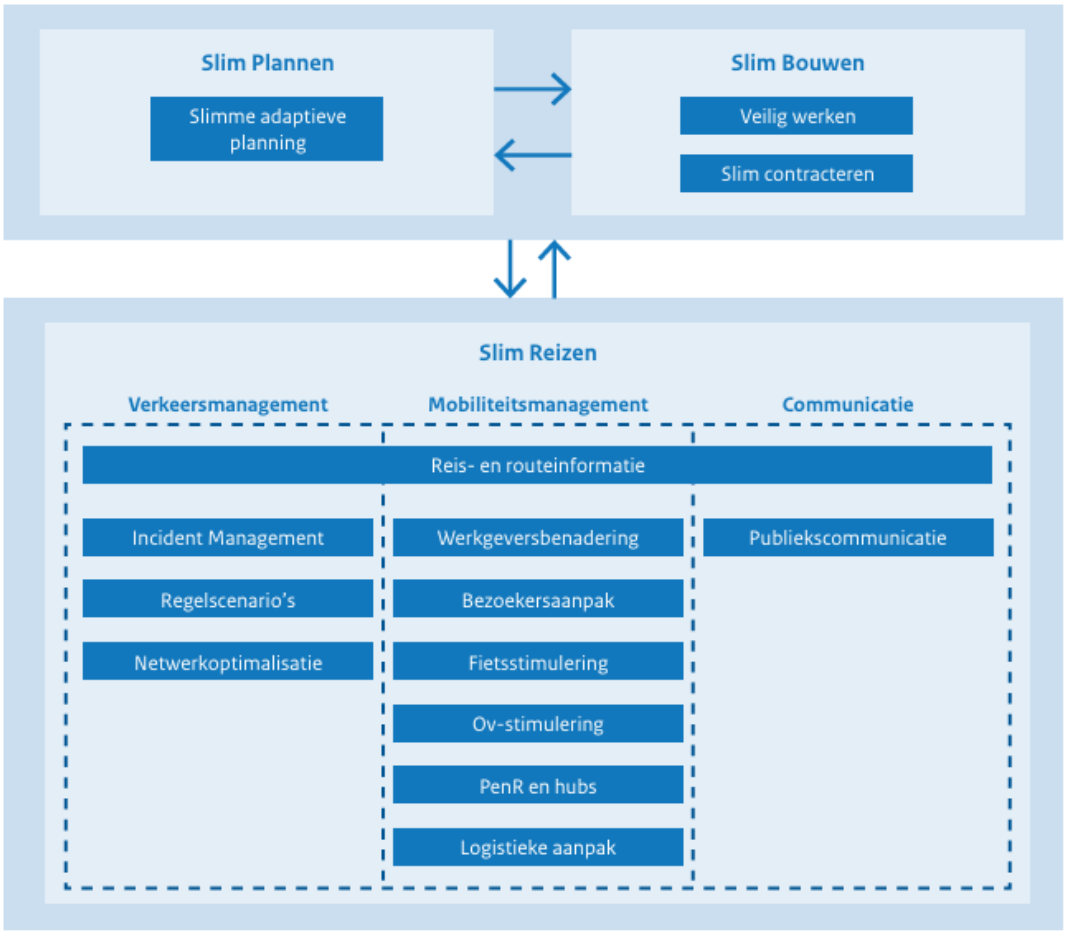
- De hinderopgave voor de hoge scheepvaart is groot. Gedurende maximaal 12 weken is geen scheepvaartverkeer > 8,5m NAP mogelijk. In gesprek met de sector moet gezocht worden naar alternatieven.

De opgave is groot, derhalve is breed pakket aan maatregelen, gericht op verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie nodig om de opgave te verminderen. In hoofdstuk 5 staat het concept maatregelplan uitgewerkt. In het hoofdstuk staat beschreven hoe gezamenlijke met alle betrokkenen partijen er wordt gekomen tot een definitieve set aan maatregelen.

5. Maatregelen en voorzieningen

Tijdens de werkzaamheden is de hoofdrijbaan van de Algerabrug gedurende maximaal 6 weken afgesloten. De hinderopgave is groot en daarom is het noodzakelijk om voorzieningen te treffen en maatregelen in te zetten. De voorzieningen betreffen activiteiten die worden ingezet, zodat reizigers andere keuzes kunnen maken. Voorbeelden van type voorzieningen zijn het realiseren van een extra fietsenstalling, het inrichten van een tijdelijke bushalte, de inzet van extra waterverbindingen of het verbeteren van het fietsnetwerk. Een voorziening die ingezet gaat worden tijdens de werkzaamheden betreft een tijdelijke voetgangers- en fietsbrug (zie paragraaf 5.1).

Het voorliggende Tactische Bereikbaarheidsplan zet in op het Slim Reizen: de maatregelen en voorzieningen die nodig zijn om de verkeershinder te minimaliseren (zie figuur 15). Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie. Verder zijn de uitgangspunten: de gekozen planning en uitvoeringswijze, die staan namelijk vast.



Figuur 15: Slim Plannen, Slim Bouwen en Slim Reizen

Aanvullend wordt een breed maatregelpakket ingezet waarmee de verkeershinder voor de gebruikers van de Algerabrug en de omgeving wordt geminimaliseerd. Deze aanpak is uitgewerkt in samenwerking met de regionale partners (gemeenten, provincie, wegbeheerder RWS en waterschap) met input van Zuid-Holland Bereikbaar.

5.1 Tijdelijke voetgangers- en fietsbrug

Tijdens de werkzaamheden aan de Algerabrug wordt een tijdelijke voetgangers- en fietsbrug geplaatst om de huidige capaciteit van de brug voor fietsers en voetgangers te behouden. De brug gaat over de sluiskolk en de Ketensedijk (zie figuur 16). De tijdelijke brug moet verder aansluiten op de bestaande fiets-infrastructuur. Het beloopbare gedeelte op de brug loopt parallel aan het fietsgedeelte. Via een nieuw aan te leggen trap wordt de verbinding naar de Ketensedijk gerealiseerd.

De tijdelijke voetgangers- en fietsbrug is dus bedoeld voor de huidige gebruikers van de Algerabrug (voetgangers en fietsers). Bovendien fungeert de tijdelijke brug als een alternatief voor een deel van de automobilisten die tijdens de werkzaamheden geen gebruik kunnen maken van de Algerabrug en daardoor overstappen op de fiets of over de brug lopen.

De tijdelijk voetgangers- en fietsbrug moet aan de vigerende wet- en regelgeving voldoen om de veiligheid te borgen. Specifieke aandacht moet daarbij gegeven worden aan:

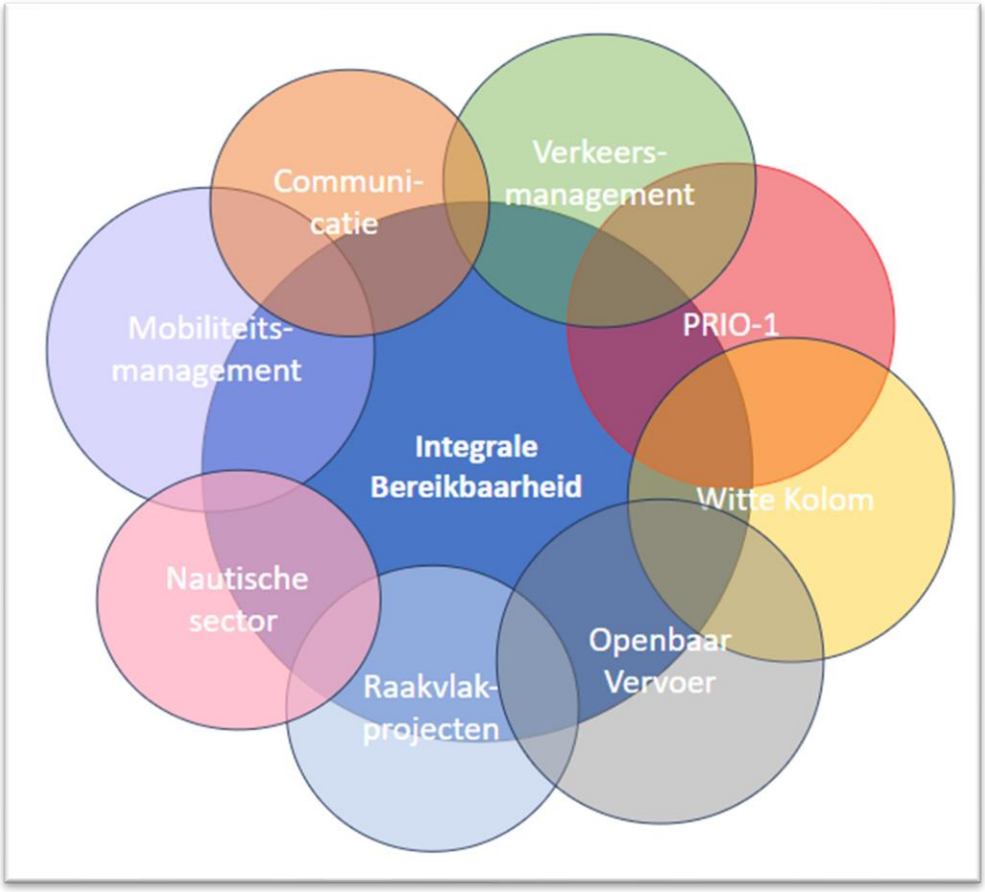
- Constructieve veiligheid (o.a. dragende constructie en ondersteuning)
- Verkeersveiligheid (o.a. overgangsconstructies en zichtlijnen)
- Sociale veiligheid (o.a. verlichting)



Figuur 16: Schematische weergave fietsverbinding

5.2 Inzet op Integrale Bereikbaarheid

Om te komen tot een integraal bereikbaarheidsplan met een set aan maatregelen, vindt er overleg plaats in verschillende werkgroepen. De maatregelen worden echter wel in samenhang beschouwd in het integrale omgevingsoverleg.



Figuur 17: Integrale Bereikbaarheid

Verkeersmanagement

In het verkeersmanagementoverleg hebben de verschillende wegbeheerders zitting. Naast de gemeenten Capelle aan den IJssel, Krimpenerwaard, Krimpen aan den IJssel, Zuidplas, Rotterdam en Gouda, de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en het Waterschap HHSK neemt ook Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) deel aan deze overleggen. Het doel van dit overleg is een nadere uitwerking van de beoogde voorzieningen en maatregelen. In dit overleg wordt naast de verkeersmanagementmaatregelen (omleidingsroutes, anders instellen VRI's, incident management, infrastructurele aanpassingen) ook verkend welke aanpassingen er nodig zijn voor het openbaar vervoer, de fiets en het vervoer over water (waterbus en pontveren).

Prio- 1

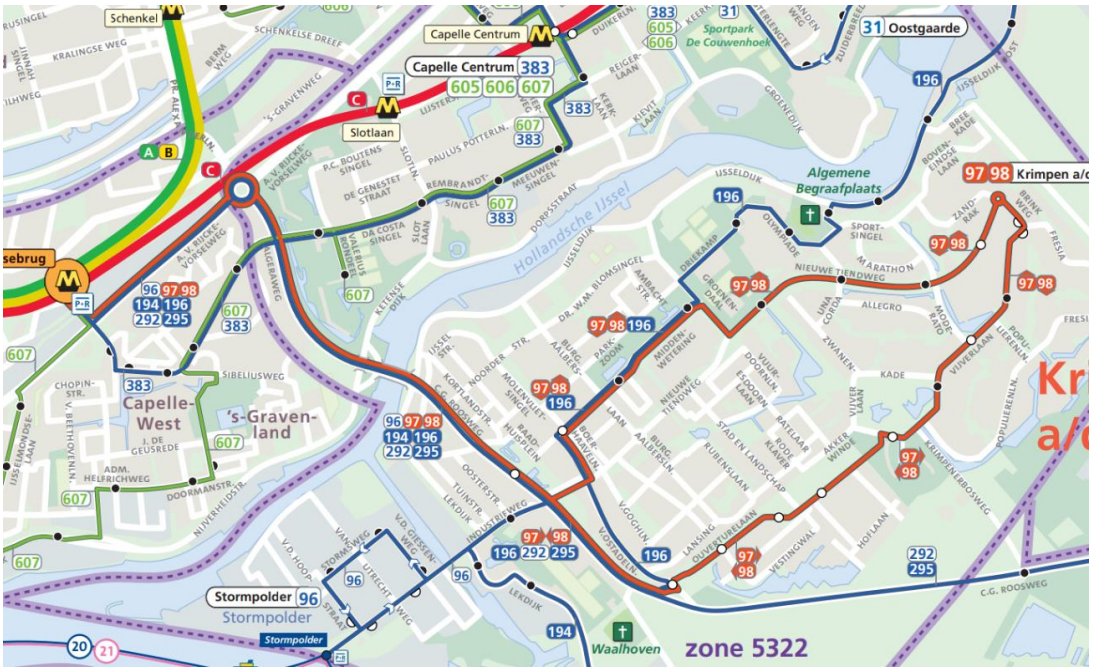
In het Prio-1 overleg is samen met de nood- en hulpdiensten geïnventariseerd waar de problemen en de knelpunten verwacht mogen worden en welke maatregelen nodig zijn zodat de nood- en hulpdiensten haar wettelijke taken kunnen verrichten.

Witte Kolom
Met de Witte-Kolom zijn gesprekken gevoerd met stakeholders zoals de penitentiaire inrichting (PI), apothekers, kraamzorg en andere soortgelijke partijen. De focus ligt op de knelpunten die ontstaan voor de diensten die de desbetreffende partijen leveren en de oplossingen daarvoor. Woon-werk verkeer van deze doelgroep valt hier niet onder.

Raakvlakken
Vanuit Raakvlakken wordt gemonitord in hoeverre er conflicten ontstaan met andere werkzaamheden op de weg of vaarweg. In paragraaf 2.2 staan de reeds bekende raakvlakprojecten benoemd. Eventuele wijzigingen in de planning worden hierin besproken en opgepakt.

Nautische sector
Met de Nautische sector wordt in een aparte werkgroep verkend welke maatregelen noodzakelijk zijn voor de hoge scheepvaart (>8,5m NAP).

Openbaar Vervoer
In de werkgroep Openbaar Vervoer wordt gesproken met de partijen die momenteel diensten leveren. Dit zijn de RET en Qbuzz. Met deze partijen is verkend wat nodig is om de bestaande lijnen operationeel te houden tijdens de brugsluiting en is verkend welke kansen er liggen om extra diensten aan te bieden om een alternatief te bieden voor huidige weggebruikers. In figuur 18 zijn de buslijnen te zien die in een reguliere situatie rijden.



Figuur 18: Overzicht huidige buslijnen

Mobiliteitsmanagement
Voor de inzet van het Mobiliteitsmanagement wordt onder andere gebruik gemaakt van de kennis en het netwerk van Zuid-Holland Bereikbaar. Op voorhand worden drie gebruikersgroepen erkend en gebruikt in het uitwerken van de aanpakken:

a. Reizigers (woonwijken en publiekstrekkers)
b. Werkgevers (forensen en werkgebieden)
c. Logistiek

Met deze aanpakken wordt beoogd om interventies te plegen en de reizigers aan te zetten tot gewenst gedrag, waarbij voor weggebruikers de volgende kansen worden gezien voor:

- Het niet maken van een (auto)rit, omdat er wordt thuisgewerkt/ gewerkt op een andere locatie
- Alternatief vervoer (fiets, OV en wellicht ook deelmobiliteit)

Het spitsmijden, oftewel op andere tijden reizen met de auto wordt als minder kansrijk gezien, aangezien ook in de daluren is er immers een grote verkeershinder is voor de regio. Verder is het uitgangspunt dat omrijden niet wordt gestimuleerd, omdat er een beperkte restcapaciteit zit in het wegennetwerk.

Communicatie

De communicatie wordt als overkoepelend instrument gezien, waarbij er onderscheid gemaakt wordt in verschillende vormen van communicatie:

- De aannemer verzorgt de bouw- en verkeerscommunicatie (gele bordjes, omleidingen)
- Het project verzorgt de hindercommunicatie naar het publiek
- ZHB communiceert over het gebruik van voorzieningen en alternatieven naar reizigers.

Vervoer over water

In de omgeving van de Algerabrug is vervoer over water ook mogelijk. De huidige veerdiensten kunnen een rol spelen in verminderen van de hinderopgave. Door in te zetten op vervoer over water kan een deel van de reizigers de Hollandse IJssel oversteken door gebruik te maken van de huidige veerdiensten. Er kan hierbij tevens gekeken worden naar het verhogen van de frequentie en het toevoegen van extra stations of routes op de huidige waterroutes.

De volgende huidige veerdiensten, waterbussen en routes kunnen een interessant bijdrage leveren in het verder uitwerken van deze maatregel:

- Veerdienst Gouderak – Moordrecht.
- Waterbus lijnen 20 en 21 : Rotterdam – Dordrecht Merwekade.

5.3 Kansrijke Maatregelen

Uitgangspunten

- Dit is een eerste inventarisatie van maatregelen die kansrijk worden geacht. Er is nog niet gekeken naar de haalbaarheid van de maatregelen en het is dus ook niet zeker of alle maatregelen ook daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden. Dit gebeurt in de volgende fase waar de kansrijke maatregelen verkend en onderzocht worden om in november samen met de regionale partners tot een definitieve set in te zetten maatregelen te komen.
- Samen met de regionale partners zijn kansrijke maatregelen verkend om in te zetten vanuit Slim Reizen (zie figuur22). Overkoepelend wordt ingezet op actuele reis- en routeinformatie, waarbij ingezet wordt op fysieke en digitale maatregelen.

Er wordt per blok voor verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie invulling gegeven aan de voorgestelde oplossingsrichtingen. Zowel verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement als communicatie richten zich op **Reis en routeinformatie.**

Reis en routeinformatie omvat:

- Informatie Slim reizen & ZHB App
- Actuele reistijdinfo weg en vaarweg

- Persoonlijk reisadvies
- MaaS-platform



Figuur 22: Indeling Slim Reizen

5.3.1 Verkeersmanagement

Het verkeersmanagement richt zich op drie thema's: het Incident Management, inzet van Regelscenario's en Netwerkoptimalisaties.

Incident Management

Onder Incident Management worden alle acties verstaan die bijdragen aan het sneller oplossen van incidenten tijdens de werkzaamheden. Ook maatregelen om bij te sturen als blijkt dat er extra knelpunten ontstaan vallen onder Incident Management. De volgende maatregelen worden verkend:

- Stand-by zetten van bergers op strategische locaties, zowel voor berging van personenauto's als voor vrachtauto's/bussen.
- Realiseren van slimme doorsteken om aanrijdtijden te verkorten.
- Monitoring en bijsturing:
    - Dagelijkse en wekelijkse overleggen met betrokken partijen om verkeerseffecten te evalueren en zo nodig bij te sturen.
    - Vooraf opstellen van back-up scenario's om extra bij te sturen als andere maatregelen niet of onvoldoende werken
    - App-groep met de betrokken wegbeheerders om elkaar te informeren over de effecten en snel te kunnen schakelen indien nodig.

Regelscenario's

Met een regelscenario kunnen DRIP's (Dynamische Route Informatie Panelen), VRI's (verkeersregelinstallaties) en tekstkarren worden aangestuurd op basis van het actuele verkeersaanbod, zodat bij grote drukte het verkeer kan worden omgeleid over het netwerk om de knelpunten te verlichten.

Ook via informatie via navigatiesystemen kunnen weggebruikers persoonlijke reisinformatie krijgen. De volgende maatregelen worden verkend:

- Regelscenario's waarin zowel voor primair en secundair[1] verkeer, maatregelen worden opgenomen.
- Inzet van tekstkarren op locaties waar geen DRIP's aanwezig zijn.
- Aanpassingen in de software van VRI's om verkeer te doseren of extra groen te geven.
- Aanpassing in routekeuze navigatiesystemen om verkeer niet te snel via ongewenste routes om te leiden.

Netwerkoptimalisaties

Netwerkoptimalisaties zijn (tijdelijke) infrastructurele maatregelen om de doorstroming en/of verkeersveiligheid tijdens de werkzaamheden te verbeteren. Bij de netwerkoptimalisaties is er een onderscheid tussen de maatregelen voor gemotoriseerd verkeer, (brom)fietsers en openbaar vervoer.

Voor **gemotoriseerd verkeer** worden de volgende maatregelen verkend:

- Toeritdosering plaatsen op extra toeritten richting de snelweg.
- De toeritdoseerinstallatie (TDI) bij toerit Moordrecht (opnieuw) activeren en inrichten.
- Bussluis N210 openzetten voor hulpdiensten en/of overig verkeer
- Wijzigen rijstrookindeling op kruispunten
- Aanpassen kruispunt en/ of rotonde (tijdelijk/permanent)
- Het fysiek afsluiten van wegen om sluipverkeer te ontmoedigen, in combinatie met een ontheffing voor bestemmingsverkeer, waaronder op de volgende locaties:
    - IJsseldijk in Krimpen aan den IJssel
    - Benedenheulseweg in Bergambacht
    - Parallelwegen langs N207, N210 en N219

Om het gebruik van de **fiets** te stimuleren, worden onderstaande maatregelen verkend:

- Verbeteren verkeersveiligheid huidige fietsroutes op de volgende trajecten:
    - Tussen de Algerabrug en metrostation Capelsebrug
    - Tussen Krimpen aan den IJssel en Gouda
    - Door Krimpenerwaard
- De inzet van verkeersregelaars op rotondes waar fietsers geen voorrang hebben, zodat fietsers veilig en snel kunnen oversteken.
- Het toepassen van fietsprioriteit bij verkeerslichten, zodat fietsers een kortere wachttijd hebben.
- Aanbieden deelfietsen bij metro Capelsebrug, HUB Capelle, Waterbushalte Stormpolder. De maatregel ondersteunt de inzet van het mobiliteitsmanagement.

Doordat het wegennet overbelast raakt gedurende de werkzaamheden aan de Algerabrug kan het OV hier ook verkeershinder van ondervinden. Hiermee moet rekening gehouden worden bij het toepassen van de maatregelen voor het OV. Voor het **Openbaar Vervoer (weg)** worden de volgende maatregelen verkend:

- Opknippen bestaande OV-lijnen in combinatie met:
    - Inrichten HUB Capelle aan den IJssel met nieuwe eindhalte: overstappunt voor de bus/fiets richting metrohalte Capelsebrug. Inclusief voorzieningen (lift, wachtvoorziening, rustruimte chauffeurs).
    - Inrichten HUB Krimpen aan den IJssel inclusief nieuwe eindhalte: overstappunt bus/fiets richting Krimpenerwaard.

[1] Secundair verkeer is verkeer dat niet over de Algerabrug rijdt, maar wel last heeft van de verkeersdrukte, zoals verkeer op de A20 tussen Rotterdam en Gouda.

- Shuttle tussen metrohalte Capelsebrug en nieuw in te richten HUB aan noordzijde Algerabrug.
- Extra bussen richting Stormpolder, inclusief nieuwe bushalte bij Stormpolder.

Voor het **Openbaar Vervoer over water** worden de volgende maatregelen verkend:
- Verhogen frequentie Waterbuslijn 20 Rotterdam- Dordrecht.
- Nieuwe waterbuslijn tussen Krimpen Stormpolder en Rotterdam Pieklaan (op loopafstand van station Rotterdam Zuid)
- Inzet extra ponten op de verbindingen:
    - Lekkerkerk – Nieuw Lekkerkerk
    - Krimpen aan de Lek – Kinderdijk
    - Bergambacht – Streefkerk
    - Fietspont Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel
- Verkennen mogelijkheden extra verbinding over het water tussen Krimpen aan den IJssel en Gouda
- (Extra) autoveren uitsluitend inzetten voor (brom)fietsers en voetgangers.
- De huidige veerpont bij Kinderdijk alleen beschikbaar stellen voor actieve mobiliteit om congestie van wegverkeer te voorkomen en verkeersveilige situatie voor fietsers te waarborgen.
- Verkennen of er nog veerstoepen beschikbaar zijn die tijdelijk ingezet kunnen worden tijdens de werkzaamheden.

5.3.2 Prio 1 en Witte Kolom

De afstemming met de nood- en huldiensten vindt plaats in het Prio-1 overleg en kent haar eigen besluitvorming. Met de vertegenwoordigers van de ‘witte kolom’ worden aanvullende afspraken gemaakt over de inzet van maatregelen. De maatregelen worden in dit document benoemd om de raakvlakken te bewaken naar het verkeers- en mobiliteitsmanagement. Het betreft bijvoorbeeld maatregelen zoals:
- Doorgang nood- en hulpdiensten
- Voorzieningen nood- en hulpdiensten
- Burenhulp vanuit Hollands Midden
- Berger standby, ook voor zware voertuigen
- Inrichten extra posten
- Afspraken met specifieke doelgroepen zoals de PI, de kraamzorg of de apothekers
- Afspraken over het verzorgingsgebied
- Tijdelijke aftakking wisselstrook Krimpense kant voor nood- en hulpdiensten

5.3.3 Mobiliteitsmanagement

Het doel van de inzet van mobiliteitsmanagement is een gedragsverandering bewerkstelligen. Om het gedrag daadwerkelijk aan te passen zijn voorzieningen nodig. Deze voorzieningen staan uitgewerkt in paragraaf 5.3.1 - Netwerkoptimalisaties. Aanvullend worden gedragsmaatregelen ingezet. Het uitwerken van de gewenste maatregelen vindt plaats vanuit Zuid-Holland Bereikbaar.

De aanpak is gericht op het minder reizen, het helemaal niet maken van een reis (denk aan thuiswerken), op andere tijden reizen (spitsmijden) of is gericht op andere manieren van reizen (denk aan fiets, OV, deelmobiliteit). Gedragsmaatregelen worden ook wel interventies genoemd. Het betreft een afgewogen set van aanbod en communicatie om een reiziger aan te zetten tot ander reisgedrag. De gedragsmaatregelen worden overigens veelal gecombineerd met nieuwe voorzieningen om deze ook optimaal te laten gebruiken.

Deze aanpak bevat de volgende deelaanpakken:

- Reizigers (woonwijken en publiekstrekkers)
- Werkgevers (forensen en werkgebieden)
- Logistiek
- Communicatie

Reizigersaanpak (bewoners en bezoekers)

Deze reizigersaanpak valt uiteen in een bewonersaanpak en bezoekersaanpak. De aanpak is erop gericht om reizigers enerzijds te informeren over de op handen zijnde werkzaamheden en anderzijds te bewegen reisgedrag daarop aan te passen.
We richten ons met de bewonersaanpak primair op inwoners van woonwijken (herkomst) die met regelmaat verplaatsingen hebben over de Algerabrug met een bepaald doel (motief).
Met de bezoekersaanpak richten we ons op zowel de bezoekers van locaties, instellingen en evenementen alsook op deze organisaties zelf.

Mobiliteitsadviseur reizigersaanpak

Een adviseur reizigersaanpak gaat in gesprek met publiekstrekkers, sportverenigingen, wijkraden en bewoners om samen met hen te zorgen dat de hinder beperkt wordt. In de beginfase worden behoefte gepeild en bedachte oplossingen getoetst.

Acties

Enkele voorbeelden van acties passend bij de reizigersaanpak. Deze worden in samenspraak met de opdrachtgever en omliggende gemeenten opgepakt.

Informatieverstrekking op weekmarkten

Op de weekmarkten in Krimpen aan den IJssel zal met een informatiestand uitleg worden gegeven over de werkzaamheden en de impact daarvan voor de omwonenden.

Fietsstimulering

Deze bestaat uit twee delen:

- Inzet van kortingsregeling voor aanschaf fiets, of een huurregeling;
- Ludieke acties; Bij omleidingsroutes, drukke kruispunten of publiekstrekkers zoals winkelcentra kunnen kleine acties worden gedaan om de fietser te belonen.

Stimulering Openbaar Vervoer

Gebruik van het ov stimuleren met korting of vrijkaartjes voor de RET, Waterbus en NS.

Inzet Slim Reizen Challenge

Zuid Holland Bereikbaar heeft vanuit andere projecten een goede basis van zo'n 20.000 gebruikers gecreëerd van de Slim Reizen App. Naast de nieuw te werven gebruikers in het gebied worden deze gebruikers gestimuleerd om niet of anders te reizen ten tijde van de werkzaamheden.

Communicatie Toolkit

Een algehele en brede toolkit wordt ontwikkeld als ondersteuning bij de uitrol van de aanpak op de diverse doelgroepen.

Werkgeversaanpak

Deze aanpak zoomt in op de impact van de werkzaamheden op woon-werkverkeer. ZHB plant bij voorkeur vroeg in het proces ronde tafelgesprekken met het bedrijfsleven om te informeren en op te halen. Welke behoefte hebben bedrijven, waar zijn ze mee geholpen.

De te onderscheiden doelgroepen binnen de bedrijvenaanpak zijn:

- Bedrijven in nabije omgeving Algerabrug aan de zijde van Capelle
- Bedrijven in nabije omgeving Algerabrug Krimpense zijde

Bedrijven in de nabije omgeving

Vanuit de werkgeversbenadering Rotterdam en omgeving is al een flink deel van de bedrijven in beeld bij Zuid-Holland Bereikbaar. Veel bedrijven in Capelle, Krimpen, Stormpolder, Rotterdam en omliggende gebieden zijn sterk autoafhankelijk, mede door het type werkzaamheden, werktijden en locatie. Hoewel er alternatieve verbindingen bestaan, zoals de Waterbus, regionale fietsroutes en OV-verbindingen, is het mobiliteitsaanbod versnipperd en onvoldoende aantrekkelijk als samenhangend alternatief.

Binnen een straal van 15 kilometer bevinden zich bovendien veel grote zorginstellingen, onderwijsinstellingen en overheden, waaronder de gemeenten Krimpen aan den IJssel en Capelle aan den IJssel zelf als werkgevers. Deze concentratie van publieke en maatschappelijke organisaties versterkt de noodzaak én de kans om gezamenlijk te werken aan duurzame mobiliteitsoplossingen.

Mobiliteitsadviseur Werkgevers

Er wordt ingezet op een mobiliteitsadviseur die bedrijven in de buurt en regio benadert over maatregelen die het woon-werkverkeer verduurzamen. Per bedrijf wordt gekeken wat de potentie is voor meer thuiswerken of reizen buiten de spits, of om meer met de fiets te reizen of bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Om de potentie per bedrijf in kaart te brengen worden mobiliteitsscans en een enquête aangeboden.

Overzicht mobiliteitsmaatregelen

Nr.	Maatregel	Korte omschrijving
1	Niet reizen / Thuiswerken	Stimuleren van thuiswerken en vakantie tijdens hinderperiode; toolboxen voor werkgevers.
2	Fietsstimulering & E-bikes	E-bike als alternatief; inzet van e-bikepool; beloning via Slim Reizen-app.
3	OV-stimulering	Kortingsabonnementen RET en NS; P+R-acties met gratis parkeren en OV-bewijs.
4	P+R westzijde Capelle	Forensen parkeren in Capelle en steken brug over per e-bike naar Krimpen.
5	Waterbus + tweewieler	Waterbus met overstap op (deel)fiets; aansluiting op P+R en fietsknooppunten.
6	Deeltweewielers	Onderzoek naar tijdelijke/structurele inzet van deelfietsen/-scooters.
7	Collectief vervoer	Vanpooling/minibusdiensten vanaf P+R; geschikt voor ploegendiensten.
8	Slim Reizen-app & communicatie	Persoonlijk advies, gamification en beloning voor duurzaam reisgedrag.
9	Verlof & vakantieregeling	Beloning voor vakantie buiten Krimpenerwaard via ‘Algera vakantiechallenge’.
10	Persoonlijk reisadvies	AI-chatbot met alternatief advies en mogelijkheid tot contact met reiscoach.
11	Kentekencheck	Gericht benaderen van doelgroepen met maatregelaanbod via online actiewebsite.

Logistieke aanpak

Naast personenauto's richten we ons met een logistieke aanpak ook op 30% vracht- en bestelverkeer. We gaan gemakshalve uit van 45.000 voertuigen op een gemiddelde dag:

- 5% is vrachtverkeer: 2.250 vrachtauto's
- 25% is bestelverkeer: 11.250 bestelauto's

De logistieke sector zal veel van de beschikbare omrijdcapaciteit op het wegennet vragen. Met de kans dat de sector door omrijdkilometers en bijkomende vertraging door extra drukte aanzienlijke overlast, reistijdvertraging en daarmee economische schade zal hebben.
Het gewenste gedrag van de logistieke sector in het kader van dit bereikbaarheidsplan is:

1. Minder logistieke bewegingen over het knelpunt plannen (bundelen of uitstellen.)
2. Inrichten van Hub locaties voor o.a.
3. Inzetten van LEV's om de last mile anders in te richten in combinatie met geschikt watertransport om de oversteek te kunnen maken
4. Inrichten van pakketkluizen
5. Spitsmijden; om de capaciteit op de omleidingsroutes zoveel mogelijk te benutten in de tijdvensters van 24 uur is het mijden van de spitsen belangrijk.

De logistieke aanpak

De adviseur bepaalt zijn inzet op basis van de uitgevoerde analyse (Lusdata en truckspotting op de Algerabrug). Hierdoor weten we exact welke vrachtwagens of bestelbusjes van welke bedrijven er wanneer over de Algerabrug rijden. Met deze partijen voert de adviseur gerichte gesprekken om wensen en maatregelen te inventariseren voor ander reisgedrag. Denk hierbij aan andere routes rijden, op andere tijden rijden, combineren van vervoer met anderen, indien mogelijk een tijdelijke modal shift en buiten de hinderperiodes gaan rijden. We onderscheiden de volgende logistieke doelgroepen:

- *Regionaal verkeer*
  De logistieke bedrijven in de directe omgeving
- *Doorgaand verkeer*
  Naast het regionale verkeer zijn er goederenstromen die de route gebruiken als corridor om te komen van A naar B en dus geen bestemming hebben in de regio.
- *Vervoer gevaarlijke stoffen*
  Tijdens de afsluiting moeten deze voertuigen omrijden. We moeten nader bekijken welke eventuele alternatieven hiervoor zijn.

Logistiek adviseur

Een logistiek adviseur gaat met logistieke bedrijven in gesprek en geeft advies om de impact van de werkzaamheden op het logistieke vervoer inzichtelijk en zo klein mogelijk te maken. Bij bezoek aan een bedrijf zal te allen tijde ook gelijk gekeken worden naar de impact voor werknemers. Deze informatie wordt gedeeld met de mobiliteitsadviseur van de werkgeversaanpak die hiermee aan de slag gaat.

Ronde Tafel Bijeenkomsten

Om logistieke partijen goed te informeren over de werkzaamheden, omleidingen en alternatieven organiseert Zuid-Holland Bereikbaar in samenwerking met Rijkswaterstaat en betreffende gemeente een aantal informatiebijeenkomsten. Dan is er ook volop gelegenheid om vragen te stellen. Meer weten over de onderlinge afhankelijkheid tussen de logistieke partijen;

Gebruik maken van concentratie bedrijven op bedrijventerreinen
Er liggen veel kansen bij bedrijventerreinen rondom de Algerabrug. Bedrijven die op dit terrein gelegen zijn, kunnen relatief eenvoudig lading bundelen en eventueel samen investeren in benodigde infrastructuur om gebruik te maken van alternatieven.

Communicatie Zuid-Holland Bereikbaar
De communicatiestrategie bestaat uit twee onderdelen: het informeren over de hinder en informeren en/of stimuleren van de alternatieven. De focus voor Zuid Holland Bereikbaar zal liggen op het informeren en stimuleren van de alternatieven. Hierin ondersteunt de communicatieaanpak de adviseurs. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het informeren en communiceren over het project en over de hinder. De communicatie van ZHB zal deze communicatie ondersteunen en versterken (groter bereik).

Inschatting van het effect
We gaan uit van 45.000 voertuigen op een gemiddelde dag:
- 5% is vrachtverkeer: 2.250 vrachtauto's
- 25% is bestelverkeer: 11.250 bestelauto's
- 70% is personenautoverkeer: 31.500 personenauto's

Met Mobiliteitsmanagement richten we ons primair op de 70% personenauto's.
Grove inschatting (op basis van historie) effect mobiliteitsmanagement: 10-15% reductie van verkeersaanbod maximaal = 3.150 – 4.725 ritmijdingen per dag. Naast personenauto's richten we ons met een logistieke aanpak ook op 30% vracht- en bestelverkeer. Omdat het hier meer noodzakelijk vervoer betreft verwachten we dat grootste deel zal omrijden. Door de sector optimaal te informeren streven we ernaar de last voor de sector zoveel mogelijk te beperken. We zien vanuit de logistieke aanpak ook mogelijkheden om verkeersbewegingen te beperken en ook hier tot ritmijdingen te komen.

5.3.4 Nautische sector
Gedurende 12 weken is de doorgang van de hoge scheepvaart (> 8,5 meter NAP) gestremd. De belangrijkste instrumenten om in te zetten betreft de communicatie over stremming en de beschikbare alternatieve omvaarroutes. De afstemming over de in te zetten maatregelen wordt met de nautische sector besproken. De raakvlakken worden getoetst aan de inzet van de maatregelen uit het bereikbaarheidsplan.

5.3.5 Communicatie
De inzet van de communicatiemaatregelen wordt afgestemd met de communicatiemedewerkers van de wegbeheerders en Zuid-Holland Bereikbaar. De raakvlakken worden getoetst aan de inzet van de maatregelen uit het bereikbaarheidsplan. Belangrijk aandachtspunt in de communicatie betreft de inzet op verkeersveiligheid. De inzet richt zich op:
- Publiekscampagne RWS en ZHB
- Info over oplossingsrichtingen Verkeersmanagement, Prio-1, Witte Kolom, OV, Nautisch en Mobiliteitsmanagement.

Persbericht Rijkswaterstaat

.....

Laat de auto staan tijdens werkzaamheden Algerabrug in zomer 2026

Laat als het kan de auto staan tijdens het dringend noodzakelijke grote onderhoud aan de Algerabrug vanaf 10 augustus 2026. Dit is de oproep van Rijkswaterstaat en de gemeenten Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard aan inwoners. De regio blijft alleen goed bereikbaar als zoveel mogelijk mensen niet met de auto reizen of op een andere manier reizen tijdens de afsluiting van de brug. Er worden verschillende maatregelen genomen om dit te bereiken. Het blijft altijd mogelijk om te voet of op de fiets over de Algerabrug te gaan, omdat er een tijdelijke (fiets)brug komt. Ook komen er vervoershubs, waar je kunt overstappen op de fiets, bus, metro, Waterbus of auto. Hulpdiensten kunnen gebruik blijven maken van de wisselstrook, waardoor de aanrijtijden niet veranderen.

Mobiliteitsmaatregelen
Rijkswaterstaat zorgt voor de volgende maatregelen en vervangende reismogelijkheden:

- Een tijdelijke brug voor voetgangers en (brom)fietsers.
- Vervoershubs (overstapplaatsen) op diverse locaties aan beide kanten van de Algerabrug.
- Fietsenstallingen, deelfietsen en parkeerplaatsen bij de hubs.
- Extra haltes voor de bus en Waterbus.
- Een uitgebreide dienstregeling van de Waterbus.
- Verkeerslichten worden afgesteld op de verwachte drukte, zodat automobilisten en fietsers beter kunnen doorrijden.

In de komende maanden worden de maatregelen verder uitgewerkt en georganiseerd, samen met de gemeenten, vervoerspartners en Zuid-Holland Bereikbaar. Wanneer er meer details bekend zijn, worden die gedeeld via de projectpagina over de werkzaamheden aan de Algerabrug: rijkswaterstaat.nl/onderhoudalgerabrug.

Pas uw reisgedrag aan
De werkzaamheden zullen grote hinder veroorzaken, ook op de omleidingsroutes. De omleiding gaat via provinciale wegen, Gouda en de A20. De extra reistijd kan oplopen tot meer dan 1 uur. Daarom wordt iedereen gevraagd, als het mogelijk is, om hun reisgedrag aan te passen. Probeer niet of op een andere manier te reizen tijdens de werkzaamheden.

Wubbo Tempel, wethouder gemeente Krimpen aan den IJssel: “De hinder vanaf 10 augustus 2026 wordt groot. Maar we doen er alles aan om die hinder zoveel mogelijk te beperken. Dat lukt alleen als we het samen doen. Het helpt enorm als we zoveel mogelijk de auto laten staan en kiezen voor de fiets, Waterbus of ander openbaar vervoer. Of als we thuiswerken, als dat kan. Als zoveel mogelijk mensen dit doen, kunnen hulpdiensten, ondernemers en inwoners die echt de weg op moeten met zo min mogelijk hinder reizen.”

Wat kunt u zelf doen?
We vragen weggebruikers om nu al rekening te houden met de afsluiting van de Algerabrug in de zomer van 2026 en hun reisgedrag aan te passen. Rijkswaterstaat adviseert:

- Reis alleen als het echt nodig is.
- Reis met de fiets, Waterbus of het openbaar vervoer – of een combinatie van deze vervoermiddelen.
- Reis niet tijdens de ochtend- en avondspits, maar op andere tijden.
- Plan uw vakantie, als dat kan, tijdens de werkzaamheden (vanaf 10 augustus).
- Werk thuis, als dat mogelijk is.
- Overleg met uw werkgever over mogelijkheden voor aangepaste werktijden.
- Voor ondernemers: plan werkzaamheden of leveringen zoveel mogelijk buiten de spits.
- Blijf op de hoogte van de werkzaamheden en maatregelen door u in te schrijven voor de nieuwsbrief via rijkswaterstaat.nl/onderhoudalgerabrug.

Samenwerking van overheden
Rijkswaterstaat heeft op 26 november de mobiliteitsmaatregelen gepresenteerd tijdens een overleg met de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel. Deze

maatregelen zijn in samenwerking met deze gemeenten, de provincie Zuid-Holland, het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, verkeersdeskundigen en Zuid-Holland Bereikbaar opgesteld. Ze moeten de hinder voor inwoners en ondernemers in de betrokken gemeenten zoveel mogelijk beperken.

Groot onderhoud aan de Algerabrug
Elke dag gaan ongeveer 47.000 voertuigen en 7.600 fietsers en voetgangers over de Algerabrug tussen Krimpen aan den IJssel en Capelle aan den IJssel. In de zomer van 2026 voert Rijkswaterstaat hoognodig groot onderhoud uit aan de brug uit 1958. De houten balken en stalen langsliggers van de brugklep worden vervangen. Ook wordt de staalconstructie behandeld en het vaste brugdeel opnieuw geasfalteerd. Zo blijft de Algerabrug veilig en beschikbaar.

Gevolgen werkzaamheden
- De Algerabrug is vanaf 10 augustus 2026 voor 5 tot 6 weken dicht voor wegverkeer. De werkzaamheden beginnen halverwege de zomervakantie, omdat er dan minder verkeer is. Vroeger in de zomervakantie plannen was niet mogelijk door werkzaamheden op de omleidingsroute (zoals de A20).
- Voor de scheepvaart is de sluiskolk van 27 juli tot 19 oktober 2026 afgesloten.
- De wisselstrook van de Algerabrug is alleen beschikbaar voor hulpdiensten en bijvoorbeeld verloskundigen. Dit zorgt ervoor dat de aanrijtijden van hulpdiensten niet veranderen.

Planning en aannemer
De planning kan mogelijk korter worden in overleg met de aannemer. Begin december wordt de aanbesteding afgerond en daarna wordt de aannemer bekendgemaakt. Deze gaat de komende jaren 20 bruggen in Zuid-Holland onderhouden, waaronder de Algerabrug. Naar verwachting kunnen we in het eerste kwartaal van 2026 meer duidelijkheid geven over de planning van de werkzaamheden aan de brug.

Bereid u goed voor
Rijkswaterstaat vervangt of renoveert in Zuid-Holland de komende jaren een groot aantal verouderde bruggen, tunnels en wegen. Lees hier meer over de werkzaamheden in de regio Zuid-Holland. Wilt u tijdens de werkzaamheden slimmer reizen en hinder vermijden? Bereid u dan goed voor. Kijk op de website van Zuid-Holland Bereikbaar voor een overzicht van grote werkzaamheden in Zuid-Holland én voor inspiratie om slimmer en duurzamer te reizen. Ook werkgevers of logistiek ondernemers kunnen op die website terecht voor tips over mobiliteit, regelingen en efficiëntere logistiek. Zo houden we de komende jaren met elkaar Zuid-Holland in beweging.

Meer informatie
Kijk voor meer informatie over bovenstaande werkzaamheden op de website van Rijkswaterstaat Verkeersinformatie of bel met de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat: 0800-8002 (gratis).



Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.