Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

WATERSCHAPSBLAD

Officiële uitgave van het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

Nr. 27358

16 oktober 2026

Verkeersbesluit voor het instellen van tijdelijke verkeersmaatregelen tussen Omloop en IJsseldijk 52B te Krimpen aan den IJssel

2026.15862

Het college van dijkgraaf en hoogheemraden van Schieland en de Krimpenerwaard,

Gelet op de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens;

Gelet op de artikelen 15, eerste en tweede lid, en 18, eerste lid, onder c, van de Wegenverkeerswet 1994 en het Algemeen Delegatiebesluit 2024;

Overwegende:

- dat de in het besluit genoemde maatregelen leiden tot het waarborgen van de bruikbaarheid en veiligheid van de weg, zoals genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994;
- dat het gedeelte van de IJsseldijk tussen de komgrens van Krimpen aan den IJssel en IJsseldijk 52B in beheer is bij het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard;
- dat afstemming heeft plaatsgevonden tussen het Hoogheemraadschap van Schieland en de gemeente Krimpen aan den IJssel die voor het door de gemeente beheerde gedeelte eenzelfde verkeersbesluit neemt;
- dat over de tijdelijke verkeersmaatregel overleg heeft plaatsgevonden met de politie-eenheid Rotterdam en dat er een positief advies is uitgebracht;

1. **Aanleiding, maatregel en periode**

- dat de IJsseldijk tussen Krimpen aan den IJssel en Gouderak wordt versterkt in het kader van het project KIJK (Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard), omdat de huidige dijk langs de Hollandsche IJssel niet meer voldoet aan de wettelijke veiligheidsnormen en de achterliggende Krimpenerwaard zonder versterking een te groot risico op overstromingen loopt;
- dat voorafgaand aan de dijkversterking de kabels en leidingen voor laag- en middenspanning, water en gas in de dijk worden vervangen als onderdeel van de totale opgave van het project KIJK;
- dat in de komende periode werkzaamheden plaatsvinden aan de IJsseldijk tussen Krimpen aan den IJssel en Ouderkerk aan den IJssel, waarbij de kabels en leidingen worden vervangen in een brede combisleuf aan de binnendijkse zijde van de weg;
- dat deze werkzaamheden worden uitgevoerd in twee opeenvolgende fasen, te weten:
  - o fase 1: het wegvak tussen de Omloop en IJsseldijk 104, met een lengte van circa 350 meter, van 19 oktober 2026 tot en met 5 februari 2027;
  - o fase 2: het wegvak vanaf IJsseldijk 104 tot IJsseldijk 52b, met een lengte van circa 450 meter, vanaf 11 februari 2027 tot en met 30 juli 2027;

dat fase 2 direct aansluit op fase 1 en de werkzaamheden en de daarmee samenhangende verkeersmaatregelen daarom als één samenhangend geheel kunnen worden beschouwd;

Verkeersmaatregel

- dat gedurende beide fasen het betreffende werkvak voor doorgaand verkeer wordt afgesloten door middel van slagbomen aan de uiteinden van het werkvak;
- dat bewoners, de afvalinzameling en overige aangewezen uitzonderingen tijdens werktijden, van maandag tot en met vrijdag van 07.00 uur tot 16.00 uur, onder begeleiding van een verkeersregelaar worden doorgelaten;
- dat de afsluiting niet geldt voor hulpdiensten, bewoners die hun adres in het werkvak hebben, afvalinzameling, werkverkeer en andere, in overleg met het projectteam en de wegbeheerder te bepalen uitzonderingen, zoals strooiwagens;
- dat hulpdiensten zich tijdens werktijden via het calamiteitennummer kunnen melden, waarna zij met prioriteit door het werkvak kunnen worden geleid;
- dat buiten werktijden de slagbomen voor bewoners van de in het werkvak gelegen adressen en andere aangewezen uitzonderingen worden geopend op basis van kentekenherkenning en voor hulpdiensten via KAR;

2. **Noodzaak van volledige afsluiting in verband met de verkeersveiligheid**

- dat tijdens de werkzaamheden onvoldoende ruimte beschikbaar is om verkeer veilig langs het werkvak te laten rijden;
- dat de weg op het smalste gedeelte circa 5,5 meter breed is en het werkvak, de afzetting en de benodigde veiligheidsruimte gezamenlijk ruim 2,5 meter van de beschikbare breedte innemen;
- dat de resterende ruimte tijdens werktijden nodig is voor de inzet van materieel en personeel en daarom niet beschikbaar is voor regulier verkeer;
- dat ook buiten werktijden de weg afgesloten moet blijven, omdat de sleuf open blijft en de resterende verkeersruimte naast de sleuf en de afzetting zeer beperkt is;
- dat de resterende ruimte onvoldoende breed is om grote verkeersstromen veilig langs het werkvak te laten rijden;
- dat, op basis van tellingen en metingen, na 17.00 uur normaliter circa 1.400 motorvoertuigen over het betreffende wegvak rijden en het toelaten van deze verkeersstroom langs het werkvak tot onveilige situaties kan leiden;
- dat uitsluitend een zeer beperkte hoeveelheid verkeer veilig door het werkvak kan worden geleid, waarbij de toegang wordt gereguleerd door middel van slagbomen en selectieve toegang op basis van kentekenherkenning en KAR;
- dat binnen het project KIJK een bereikbaarheidsaanpak wordt gehanteerd die erop is gericht de hinder voor weggebruikers zoveel mogelijk te beperken;
- dat in het kader van deze bereikbaarheidsaanpak minder ingrijpende maatregelen zijn onderzocht, maar dat deze maatregelen niet veilig of niet uitvoerbaar zijn gebleken;
- dat een regeling met eenrichtingsverkeer langs het werkvak niet veilig uitvoerbaar is, omdat op de resterende weghelft onvoldoende ruimte beschikbaar is om een fietser te passeren en een fietser en een tegemoetkomende auto elkaar daardoor niet veilig kunnen passeren;
- dat bovendien het risico bestaat dat weggebruikers een dergelijke eenrichtingsregeling niet naleven, waardoor verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan;
- dat een verkeerslichtenregeling met om-en-om-verkeer evenmin een geschikte oplossing is, omdat bij een werkvak van circa 350 meter de cyclustijd meer dan drie minuten bedraagt en daarmee de richtlijn van maximaal twee minuten volgens CROW 96b wordt overschreden;
- dat bij dergelijke lange wachttijden het risico bestaat dat weggebruikers door rood rijden, met verkeersonveilige situaties tot gevolg;
- dat de afsluiting daarom fysiek wordt geborgd met slagbomen, zodat uitsluitend de aangewezen uitzonderingsgroepen toegang tot het werkvak hebben;

3. **Selectieve toegang tot het werkvak**

- dat voor de toegang tot het werkvak als uitgangspunt geldt dat personen die aan het betreffende werkvak wonen en hun perceel uitsluitend of rechtstreeks via de dijk bereiken, onder begeleiding of via de slagbomen door het werkvak mogen;
- dat dit uitgangspunt geldt voor het volledige kabels- en leidingenwerk tussen Krimpen aan den IJssel en Ouderkerk aan den IJssel;
- dat het onderscheid tussen enerzijds de beperkte groep bewoners die onder begeleiding of via de slagbomen door het werkvak mag en anderzijds het doorgaande verkeer dat geen toegang krijgt, is gebaseerd op de omvang en beheersbaarheid van de verkeersstromen;
- dat iedere passage door het werkvak een vermijdbaar verkeersveiligheidsrisico met zich meebrengt, ook buiten werktijden, en de toegang daarom wordt beperkt tot hetgeen noodzakelijk is;
- dat bewoners die buiten het werkvak wonen of hun woning ook via een andere route kunnen bereiken, gebruik kunnen maken van een omleidingsroute;
- dat de extra reistijd voor het merendeel van de ritten binnen de marges van het CROW 96b bedraagt;
- dat het hanteren van een ander criterium dan het wonen aan het werkvak zonder een redelijk alternatief voor het bereiken van het eigen perceel zou leiden tot een niet objectief te rechtvaardigen onderscheid tussen bewoners;
- dat de belangen en zorgen van oudere en minder mobiele bewoners bij de afweging zijn betrokken;
- dat niettemin is afgezien van individuele uitzonderingen, omdat dergelijke uitzonderingen de regeling moeilijk uitvoerbaar zouden maken en het risico zouden vergroten dat vergelijkbare gevallen verschillend worden behandeld;
- dat met het gehanteerde toegangscriterium wordt beoogd de verkeersveiligheid te waarborgen en tegelijkertijd de bereikbaarheid van bewoners die geen redelijk alternatief hebben, zo veel mogelijk in stand te houden;

4. **Geen openstelling van de Breekade/Breestraat voor andere doelgroepen**

- dat de Breekade/Breestraat niet wordt opengesteld voor andere doelgroepen dan de doelgroepen die daar op dit moment gebruik van mogen maken;
- dat de Breekade op het smalste gedeelte slechts circa 3,5 meter breed is;

- dat in 2024 dagelijks circa 400 fietsers per richting gebruikmaakten van de IJsseldijk tussen Ouderkerk aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel en dat deze fietsers tijdens fase 1 voor hun route zijn aangewezen op de Breekade/Breestraat als primaire omleidingsroute;
- dat auto's en fietsers elkaar op de smalle Breekade niet veilig kunnen passeren en dat openstelling voor meer verkeer dan thans is toegestaan daarom tot verkeersonveilige situaties kan leiden;
- dat de verkeersveiligheid op zichzelf reeds voldoende zwaarwegend is om af te zien van een selectieve openstelling van de Breekade/Breestraat voor aanvullende doelgroepen;
- dat een dergelijke openstelling bovendien slechts een beperkte groep weggebruikers zou bedienen en dat deze groep niet zonder willekeur kan worden afgebakend;
- dat openstelling alleen gedurende fase 1 mogelijk zou zijn, aangezien de Breekade tijdens fase 2 zelf binnen het werkvak ligt;
- dat ook bij openstelling voor een beperkte groep verkeersregulering door middel van een slagboom of een verkeersregelaar noodzakelijk zou zijn om de toegang te controleren;
- dat de kosten van een dergelijke verkeersregulering niet in verhouding staan tot het beperkte bereikbaarheidsvoordeel dat daarmee wordt bereikt;
- dat de bereikbaarheid van de betrokken adressen ook zonder openstelling van de Breekade/Breestraat gewaarborgd blijft, aangezien deze adressen via de ingestelde omleidingsroute kunnen worden bereikt.
- dat gelet op het voorgaande openstelling van de Breekade/Breestraat voor aanvullende doelgroepen uit het oogpunt van verkeersveiligheid niet verantwoord is en evenmin opweegt tegen de daarmee gemoeide kosten en uitvoeringslasten.

Besluit:

Voor zover de maatregelen betrekking hebben op het gedeelte van de weg dat in beheer is bij het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, wordt besloten:

- de tijdelijke verkeersmaatregelen vast te stellen overeenkomstig de bij dit besluit behorende verkeersplannen met kenmerk 2026.15880.
- de maatregelen te laten gelden gedurende de hiervoor genoemde perioden, met dien verstande dat zij niet langer van kracht blijven dan noodzakelijk is voor de uitvoering van de werkzaamheden en bij uitloop tot uiterlijk 31 augustus 2027.

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden de gemeente Krimpen aan den IJssel, de gemeente Krimpenerwaard, de politie-eenheid Rotterdam en de politie-eenheid Den Haag.

Rotterdam, d.d. 15 oktober 2026

dijkgraaf en hoogheemraden van Schieland en de Krimpenerwaard,

namens dezen,

C.L.J. Duijvestein

teamleider Beheer en Uitvoering

afdeling Waterkeringen en Wegen

Inwerkingtreding en rechtsbescherming

Bent u het niet eens met dit besluit? Dan kunt u binnen zes weken na de dag van bekendmaking bezwaar maken bij het college van dijkgraaf en hoogheemraden van Schieland en de Krimpenerwaard. U kunt uw bezwaarschrift sturen naar Postbus 4059, 3006 AB Rotterdam of digitaal indienen via www.hhsk.nl/bezwaar. Vermeld in uw bezwaarschrift uw naam en adres, de datum, het kenmerk van dit besluit, de redenen waarom u bezwaar maakt en uw handtekening.

Het indienen van bezwaar schorst de werking van dit besluit niet. Als u een spoedeisend belang heeft bij de gehele of gedeeltelijke schorsing van dit besluit, kunt u de voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam vragen een voorlopige voorziening te treffen. Dit kan alleen als u ook bezwaar hebt gemaakt. Aan het indienen van een verzoek zijn kosten verbonden. Meer informatie vindt u op het digitale loket van de Rechtspraak.



