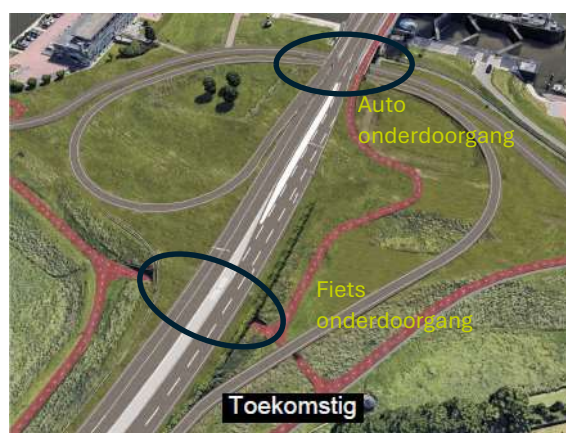
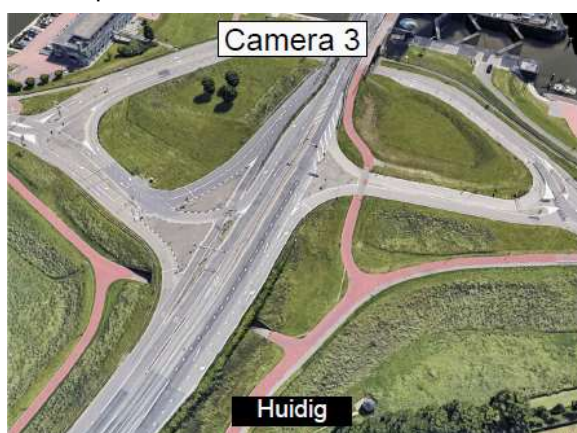


1. Inleiding

1.1 Algemeen

Deze notitie is opgesteld om de mogelijkheden van een ongelijkvloerse kruising te onderzoeken tussen de Ketensedijk en de Algeraweg te Capelle a/d IJssel. Om de doorstroming tijdens de avondspits van west naar oost te verbeteren wordt een nieuwe aansluiting gemaakt om vanaf de Algeraweg naar de spitsstrook aan de noordzijde van de Algerabrug te komen (de zgn. Krakeling). Op dit moment is deze verbinding voorzien van verkeerregelinstanties, in de nieuwe situatie wordt een verbinding gemaakt zonder oponthoud.



1.2 Bronnen

Bij het opstellen van voorliggende notitie is gebruik gemaakt van onderstaande archieftekeningen welke beschikbaar zijn gesteld door de gemeente Capelle a/d IJssel.

- [1] 85W257TU - 27TU1 Fietstunnel Algeraweg
- [2] Tekeningen RWS - 27TU2 Verkeerstunnel Algerabrug

2. Beschrijving van de situatie

2.1 Onderdoorgang autoverkeer

Geografisch

De onderdoorgang ligt in de Ketensedijk waarmee de ongelijkvloerse kruising tussen de Ketensedijk en de Algeraweg gerealiseerd is. De Ketensedijk bestaat uit een tweetal rijstrook, aan beide zijde is in de onderdoorgang een inspectiepad aanwezig. Aan de zijde van de basculekelder is een aparte onderdoorgang voor voetgangers aanwezig.

Met Cyclomedia Streetsmart is onderstaand beeld verkregen van de constructie. Hierop zijn duidelijk de inspectiepaden aan beide zijde van de rijbaan zichtbaar. Tussen de onderdoorgang en de basculekelder

is een voetgangersonderdoorgang gerealiseerd. De voegconstructie zit tussen de basculekelder en de voetgangersonderdoorgang.

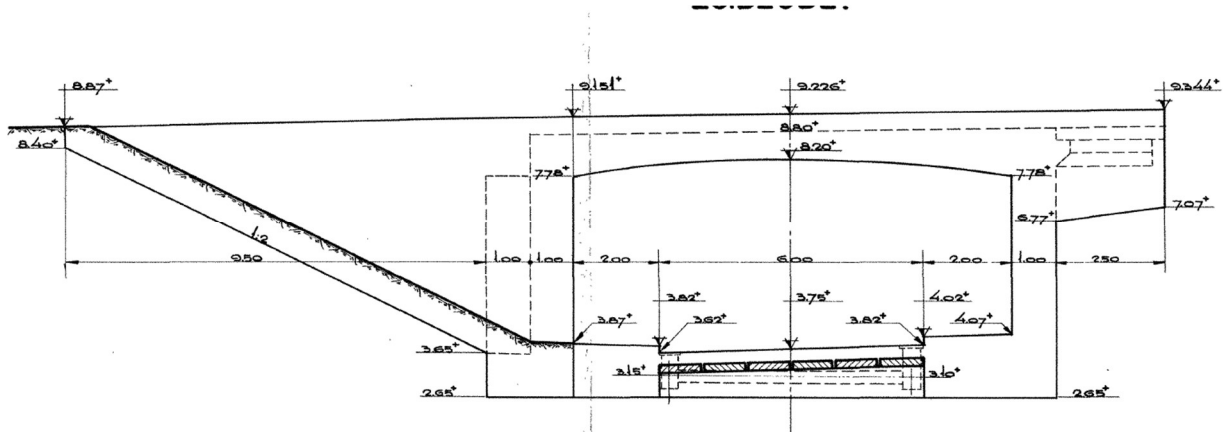


Aangezicht vanuit het zuiden op de onderdoorgang (bron Cyclomedia Streetsmart)

Constructief

De onderdoorgang is onderdeel geweest van het project “stormvloedkering met schutsluis nabij Krimpen a/d IJssel”. De onderdoorgang bevindt zich in de westelijke aanbrug van de Algerabrug. Het complex is gebouwd door Rijkswaterstaat directie Sluizen en Stuwen eind jaren 1950.

Er is grondverbetering toegepast om de onderdoorgang op staal te kunnen funderen. De constructie bestaat uit een gewapende kokervormige doorsnede. De onderdoorgang heeft een lengte van 16,7 m (in lengterichting van de Ketensedijk) en een inwendige breedte van 10,0 m. Het rijdek heeft een constructiehoogte welke varieert door een lichte kromming. De minimale constructiehoogte is 800 mm. De wanden hebben een dikte van 1,0 m en de vloer een variabele dikte van minimaal 1,0 m.



Aanzicht zuidzijde (bron [2])

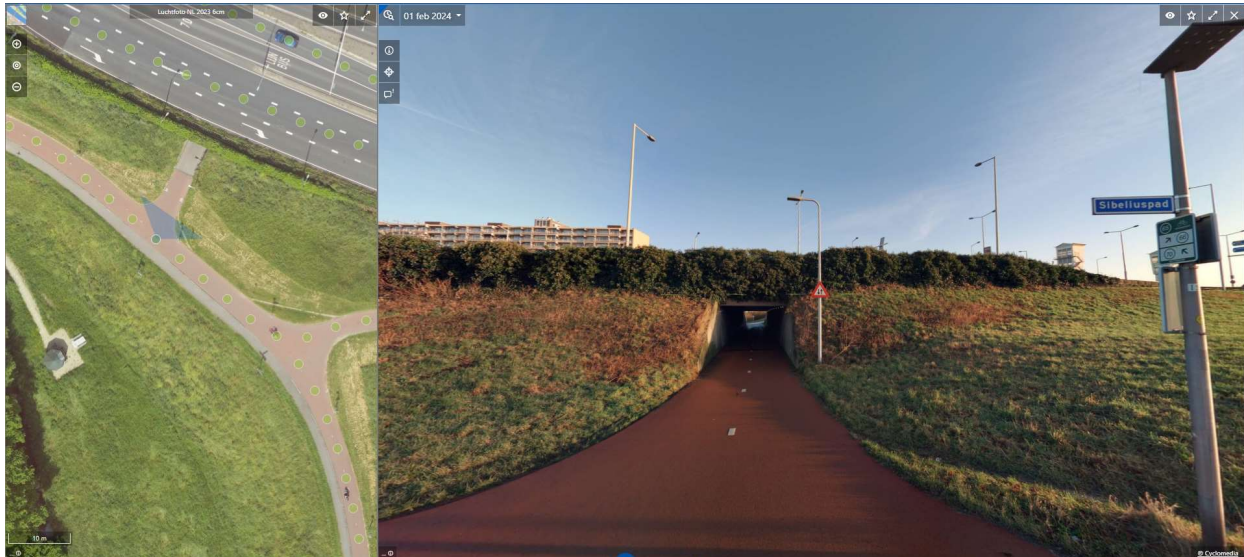
Aan de westzijde zijn vleugelwanden toegepast om de aardebaan stabiel te houden. Deze hebben geen constructieve functie al zullen zij wel de krachtswerking beïnvloeden door het toevoegen van stijfheid aan de wanden.

Gezien het stichtingsjaar van eind jaren 1950 is het ontwerp gemaakt met de VOSB 1938 en de GBV1950. Hoogstwaarschijnlijk is verkeerklasse A toegepast. Dit betekent een voertuig bestaande uit 3 assen van 20 ton en een gelijkmatig verdeelde belasting van 400 kg/m^2 .

2.2 Fietsonderdoorgang

Geografisch

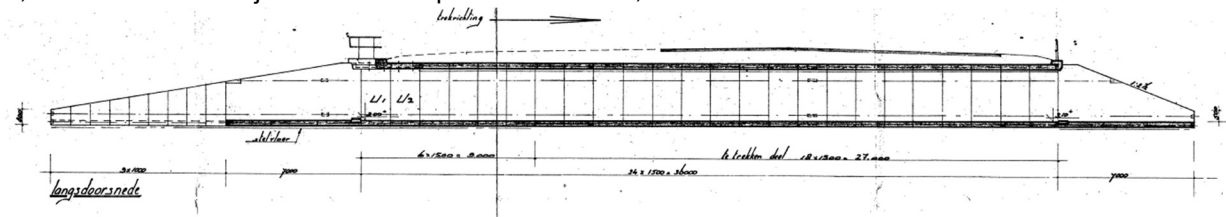
De fietsonderdoorgang ligt aan de westelijke zijde van het bestaande kruispunt Algeraweg – Ketensedijk. Het biedt ruimte voor fietsverkeer in twee richtingen.



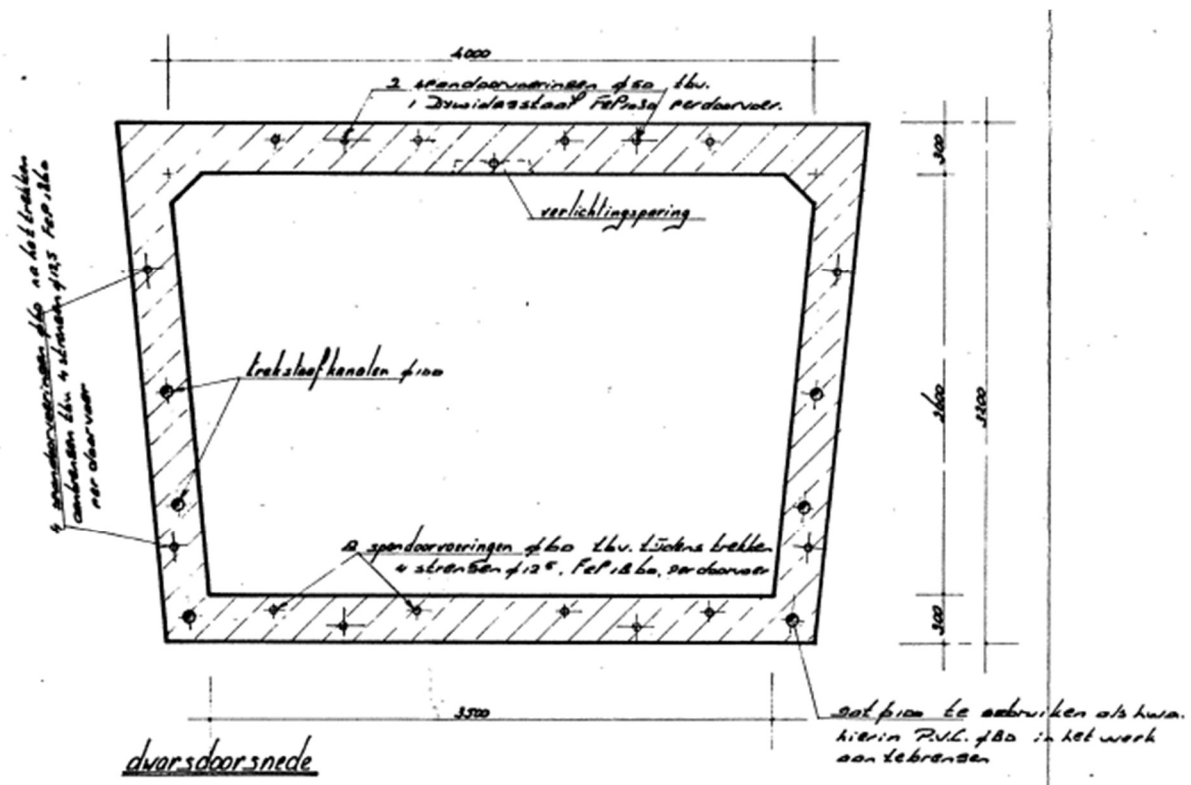
locatie + aanzicht van fietsonderdoorgang (bron Cyclomedia Streetsmart)

Constructief

De huidige onderdoorgang is een betonnen kokervormige onderdoorgang van gewapend beton. Deze is gemaakt in opdracht van P.W.S Zuid Holland eind jaren 1980. De constructie bestaat uit 24 dichte moten van 1,5 m waardoor een totale lengte van 35m is gerealiseerd. Aan beide uiteinde zijn open moten van 7,0 m lengte aanwezig. Aan de noordzijde zijn hierna keerwanden opgenomen. De inwendige breedte is 3,5 m aan de onderzijde en deze loopt tabs uit naar 4,0 m.



Langsdoorsnede van de fietsonderdoorgang



Dwarsdoorsnede van de fietsonderdoorgang

Gezien het stichtingsjaar zal de onderdoorgang zijn ontworpen met de VOSB 1963 en de VB '74. Het is niet bekend met welke belasting aan de bovenzijde is gerekend.