

4.4.4 Beperkende maatregelen vrachtverkeer op erftoegangswegen.

Overeenkomstig de beleidsuitgangspunten in deel A van het GVVP kunnen beperkende maatregelen worden genomen voor het vrachtverkeer, wanneer leefbaarheid en/of verkeersveiligheid in het geding komen en/of breedte en draagkracht van de weg onvoldoende zijn. Dit is het geval bij de (erf)toegangswegen, waarbij volgens figuur 19 in paragraaf 4.4.3 zeer nadrukkelijk (++) één of meer knelpunt speelt, te weten op de Lindegracht te Vreeland, Orttswarande, de Kerkbrink/Herenstraat en de Broekdijk West te Breukelen en het Zandpad tussen Nieuwersluis en Maarssen.

Lindengracht te Vreeland

Probleem:

De bevoorrading van Greif Nederland BV vindt plaats via de relatief smalle Lindengracht, met direct aan de weggrenzende woningen. De leefbaarheid en verkeersveiligheid komt hier in het geding, met name wanneer twee vrachtauto's elkaar moeten passeren. De doorstroming en bereikbaarheid voor o.a. hulpverleningsvoertuigen komt in het geding door geparkeerde auto's langs de weg op plaatsen waar dat niet is toegestaan (ondermeer in de bocht Raadhuislaan- Lindengracht).

Voorgestelde maatregel(en), zie op paragraaf 4.1.3 en 4.3.5:

- Verkeersregeling om te voorkomen dat vrachtauto's elkaar om de Lindegracht tegenkomen.
- Antiparkeermaatregelen in de bocht Lindengracht-Raadhuislaan;
- Aanleg compenserende parkeerplaatsen op Sperwerveld.

Rijksstraatweg Loenen a/d. Vecht

probleem:

(Doorgaand) vrachtverkeer dient gebruik te maken van de Randweg rond Loenen a/d. Vecht maar verkiest dikwijls de iets kortere route dwars door de kern over de recentelijk heringerichte Rijksstraatweg. Aanbevolen wordt het wegvak binnen de bebouwde kom afgesloten te verklaren voor vrachtverkeer m.u.v. bestemmingsverkeer. Bij de rotonde Rijksstraatweg- Randweg aan de noordzijde van Loenen a/d Vecht zou dan een bord geplaatst moeten worden met geslotenverklaring voor vrachtverkeer m.u.v. bestemmingsverkeer na 250 meter.

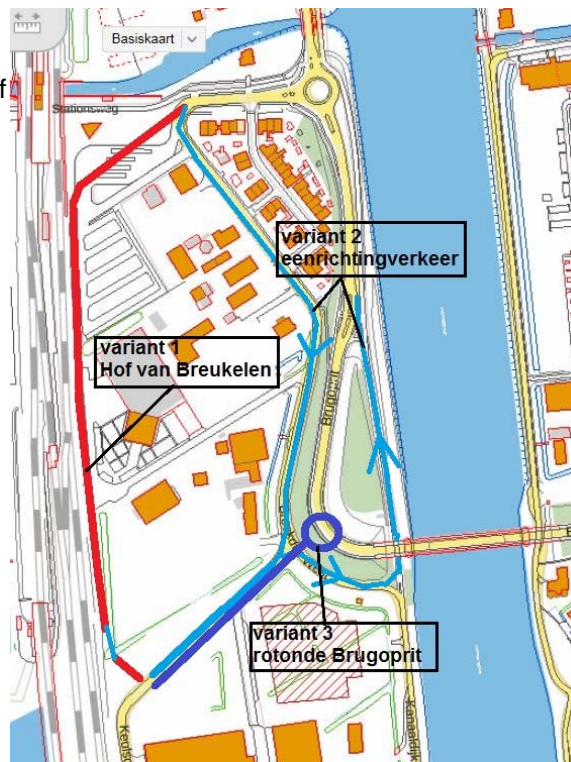
Potentiële routes hiervoor zijn:

Variante 1, langs het spoor (conform plan Hof van Breukelen);

Variante 2, langs het Amsterdam-Rijnkanaal onder Breukelerbrug door (alleen mogelijk bij eenrichtingverkeer);

Variante 3, in het verlengde van de Breukelerbrug met een rotonde op de brugoprit

Voorgesteld wordt een haalbaarheidsonderzoek in te stellen naar de ruimtelijke en financiële mogelijkheden van één van deze opties (zie ook paragraaf 4.3.5.). Voor de korte termijn wordt, conform is aangegeven in paragraaf 4.1.3. voorgesteld om samen met de bewoners van het Rode Dorp kleinschalige maatregelen te treffen, met name gericht op snelheidsreductie, om de overlast van het (vracht)verkeer zo veel mogelijk te beperken.



figuur 21, potentiële maatregelen Keulse Vaart

Zandpad (tussen Nieuwersluis en Maarssen-Dorp)

Probleem:

Het Zandpad maakt deel uit van gemeentelijke en regionale hoofdfietswegennetwerk. Daarnaast vervult het Zandpad een belangrijke rol voor recreatie en cultuurhistorie. Vanwege deze aspecten bepleiten vrijwel alle beleidsdocumenten, waaronder deel A van het GVVP, voor het Zandpad een autoluwe status.

Het Zandpad vormt de ontsluitingsweg voor de Scheendijk, Tienhoven/Breukelerveen/de Strook en de langs het Zandpad gelegen woningen en bedrijven. Daarnaast wordt het Zandpad (als sluipweg naar de A2) gebruikt door bewoners van Maarssen-Dorp en bij ernstige filevorming op de N230 zelfs als sluipweg om het knooppunt N230-A2 te ontlopen. Hierdoor wordt de gewenste autoluwe status bij lange na niet bereikt.

Ten aanzien van het vrachtverkeer concentreren de problemen zich op het vrachtverkeer met de bestemming watersportbedrijven Scheendijk, stalhouderij Zadelhof (Zandpad 34-36), Schulp Vruchtensappen (Zandpad 76) en de langs het Zandpad gelegen agrarische bedrijven.

Mogelijke maatregelen:

Deel A van het GVVP geeft aan dat vrachtverkeer via de kortst mogelijke route naar het regionale hoofdwegennetwerk moeten rijden (N201, A2 en N230). De problematiek ten aanzien van het vrachtverkeer op het Zandpad zou dan ook in eerste instantie gericht moeten zijn op het creëren dan wel aanwijzen van een zo kort mogelijke route naar het hoofdwegennet en het zo min mogelijk belasten van het Zandpad. Voor het autoverkeer in algemene zin (beperken van het aantal autobewegingen) ligt de oplossing meer in bestrijden van het ongewenste (sluip)verkeer. Dit leidt tot twee hoofdvarianten: Variant 1, met een tweede Vechtbrug ter hoogte van Breukelen en variant 2 zonder een extra brug.

- Variant 1, met tweede Vechtbrug bij Breukelen.

Voor een zo kort mogelijke route van en naar het hoofdwegennet naar de bestemmingen watersportbedrijven Scheendijk, stalhouderij Zadelhof, Schulp Vruchtensappen en agrarische bedrijven langs het Zandpad, is de beste locatie voor een eventuele tweede Vechtbrug ergens tussen deze bedrijven in. Een groot risico van een verbeterende oversteekbaarheid van de Vecht is dat dit extra (sluip)verkeer oplevert. Dit druist in tegen de doelstelling om het Zandpad zo autoluw mogelijk te maken. Aanvullende

verkeersmaatregelen, gericht op het terugdringen van ongewenst (sluip)verkeer zijn dan ook nodig. Aangezien alle vrachtauto's bij een brug tussen Schulp en de Proosdijweg over dit wegvak naar de nieuwe Vechtbrug moeten rijden, krijgt dit wegvak te maken met een grotere belasting, waardoor het risico dat twee vrachtauto's elkaar tegenkomen sterkt toeneemt. Om schade aan bermen en wegrand te voorkomen is het noodzakelijk dit wegdeel aan weerszijden te voorzien van een bermverharding, bijvoorbeeld middels groenstenen.

Ter plaatse van de aansluiting van de nieuwe brug op het Zandpad dient zowel op het Zandpad zelf als op de aanzet van de brug (wangen) rekening te worden gehouden met de draaicirkels voor vrachtauto's met een lengte van 18 meter. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor de verdere routing aan de westzijde van de Vecht.

Een belangrijk pluspunt van een tweede Vechtbrug is dat daarmee de Brugstraat in Breukelen voor gemotoriseerd verkeer kan worden afgesloten, waardoor dit een nagenoeg autovrij domein voor fietsers en voetgangers kan worden. Die maatregel zorgt ook voor een belangrijke reductie van het gemotoriseerde verkeer in de Dannestraat en Herenstraat. Dit nevenaspect wordt in veel mindere mate bereikt in de tussenvariant, waarbij ook de bestaande Vechtbrug, bijvoorbeeld door eenrichtingverkeer, een functie voor het gemotoriseerde verkeer blijft vervullen. Deze tussenvariant biedt ook geen soulaas voor het vrachtverkeer, dat immers vanwege lengte en/of aslast geen gebruik kan maken van de huidige Vechtbrug. Naast de verkeersaantrekkende werking heeft tweede Vechtbrug grote impact op landschap, ecologie, cultuurhistorie en recreatie. Voor deze optie is een integrale afweging dan ook een vereiste.

Voorgestelde maatregelen bij variant 1 met een tweede (vervangende) Vechtbrug zijn:

1. Afsluiting voor gemotoriseerd verkeer m.u.v. aantoonbare bestemming wegvak tussen de Proosdijweg en Nieuwersluis (in aansluiting op de geslotenverklaring van de Mijdensedijk);
2. Spitsafsluiting op ma. t/m vrij. van 7.00 – 9.00 uur voor gemotoriseerd verkeer en lengtebeperking 10 m (24/7) wegvak tussen de Machinekade en de Nieuweweg in noordelijke richting;
3. Spitsafsluiting op ma. t/m. vrij. van 16.00 – 18.00 uur voor gemotoriseerd verkeer en lengtebeperking 10 m (24/7) wegvak tussen de Nieuweweg en de Machinekade in zuidelijke richting;
4. Afsluiting voor gemotoriseerd verkeer m.u.v. aantoonbare bestemming van de Brugstraat te Breukelen;
5. Bermverharding aanbrengen op wegvak tussen Proosdijweg en Schulp Vruchtensappen en verder tot aan de nieuwe brug, wanneer die ten zuiden van Schulp komt;
6. Aanpassen toegangswegen naar de nieuwe brug om vrachtverkeer met een lengte tot 18.00 meter in twee richtingen mogelijk te maken (breedte, bochtstralen, constructie).
7. Invoeren betaald parkeren op de Strook (door en in overleg met het Recreatieschap) om het fietsen naar de Strook te bevorderen.



figuur 22, maatregelen Zandpad met 2° Vechtbrug bij Breukelen

- Variant 2, zonder tweede Vechtbrug bij Breukelen

Voorgestelde Maatregelen:

- Spitsafsluiting m.u.v. aantoonbare bestemming

Om het gemotoriseerde verkeer in algemene zin te beperken, wordt voorgesteld een het Zandpad tussen de Nieuweweg en de Proosdijweg in de ochtendspits gesloten te verklaren voor gemotoriseerd verkeer op meer dan twee wielen, met uitzondering van aantoonbare bestemming. De spitsafsluiting zou moeten gelden voor het wegvak Nieuweweg- Laan van Gunterstein van 7.00 tot 9.00 uur in noordelijke richting en voor het wegvak Proosdijweg – Laan van Gunterstein van 7.00 tot 9.00 uur in zuidelijke richting. Een spitsafsluiting voor de genoemde wegvakken gedurende de avondspits 16.00 – 18:00 uur wordt (nog) niet noodzakelijk geacht, aangezien er dan nagenoeg geen fietsende scholieren meer op het Zandpad zijn.

De voorgestelde spitsafsluiting leidt tevens tot minder verkeer in de Brugstraat en Herenstraat te Breukelen.

Om op mooie (weekend)dagen gedurende zomerperiode het recreatieve verkeer op het Zandpad te bevorderen en te beschermen kan worden overwogen om dan van 9:00 – 18:00 uur het gehele wegvak tussen de Nieuweweg en Proosdijweg in beide richtingen gesloten te verklaren voor gemotoriseerd verkeer op meer dan twee wielen m.u.v. aantoonbare bestemming.

- Splitsing routes (zwaar vrachtverkeer).

Omdat over het Zandpad nagenoeg geen vrachtverkeer rijdt zonder bestemming Scheendijk of Zandpad zelf, leidt bovengenoemde spitsafsluiting niet of nauwelijks tot minder vrachtverkeer. Het probleem is vooral gelegen in de lengte en zwaarte van sommige combinaties, met name wanneer deze elkaar tegemoet komen. De weg zelf kan een aslast aan van ca. 6,8 ton, maar de berm niet. Bij passages is door de relatief smalle weg het gebruik van de berm niet uit te sluiten. De te nemen maatregelen dienen er dan ook op gericht te zijn om het risico op ontmoeting van twee vrachtauto's te voorkomen.

Deel A van het GVVP geeft aan dat vrachtverkeer via de kortst mogelijke route naar het regionale hoofdwegennet moeten rijden (N201, A2 en N230). Voor de watersportbedrijven aan de Scheendijk is dat via de route Proosdijweg- Zandpad- N402- Randweg Loenen a/d Vecht – N402 naar de N401 (totale lengte 5,5 km, waarvan 1,3 km over het Zandpad).

Voor Schulp Vruchtensappen is de korte route naar het regionale hoofdwegennet de route via Zandpad, Dr. Plesmanlaan en Sweserengseweg naar de N230 (totale lengte 5,5 km, waarvan 2,5 km over het Zandpad).

De alternatieve route vanaf de Scheendijk naar het regionale hoofdwegennet (A2 bij Breukelen) is 6,3 km lang. Deze route leidt door de smalle kern van Nieuwersluis en de kern Breukelen (passage Kerkvaart) en is daarom uit oogpunt van leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming minder geschikt.

De alternatieve route vanaf Schulp Vruchtensappen naar regionale hoofdwegennet (A2 bij Breukelen) is 9,3 km lang (via Nieuwersluis en Breukelen). Naast het feit dat deze route beduidend langer is, moet ook over een grotere lente over het Zandpad worden gereden (4,2 km tegenover 2,5 via de zuidelijke route). Opgemerkt moet worden dat de zuidelijke route ook verre van ideaal is. Deze route kent als knelpunten de smalle bruggetjes over het Tienhovenskanaal en de Machinesloot, de onoverzichtelijke bocht ter hoogte van de grens bebouwde kom van Breukelen en de passage over de Driehoekslaan. Aanvullende maatregelen gericht op verbetering van het overzicht en verkeersveiligheid zijn hier gewenst.

De bovenomschreven splitsing van de routing voor lang vrachtverkeer (langer dan 9 meter), maakt het mogelijk om op het wegvak tussen Schulp Vruchtensappen en de Proosdijweg, dan wel op het wegvak tussen Schulp Vruchtensappen en stalhouderij Zadelhof een lengtebeperking van 9 meter in te stellen (m.u.v. ontheffinghouders), in aansluiting op het beleid op de oostoever van de Vecht (Dannestraat, Kerkbrink, Herenstraat en Brugstraat).

Samengevat zijn de maatregelen bij variant 2 zonder een tweede (vervangende) Vechtbrug bij Breukelen:

1. Spitsafsluiting van ma. t/m vrij van 7.00-9:00 uur voor gemotoriseerd verkeer op meer dan twee wielen voor het wegvak Nieuweweg- Laan van Gunterstein in noordelijke richting
2. Spitsafsluiting van ma. t/m vrij van 7.00-9:00 uur voor gemotoriseerd verkeer op meer dan twee voor het wegvak Proosdijweg – Laan van Gunterstein in zuidelijke richting;
3. Verplichte routing voor verkeer van en naar de watersportbedrijven op de Scheendijk via Proosdijweg, Zandpad, N402, Randweg Loenen a/d Vecht, N402 en N401;
4. Verplichte routing voor verkeer van en naar Schulp Vruchtensappen via Zandpad, Driehoekslaan, Dr. Plesmanlaan, Sweserengseweg en N230;
5. Lengtebeperking Zandpad van 9.00 meter op wegvak tussen Schulp Vruchtensappen en Proosdijweg van 9.00 meter, m.u.v. vergunninghouders.
6. Aanvullende maatregelen op onoverzichtelijke plaatsen.
Invoeren betaald parkeren op de Strook (door en in overleg met het Recreatieschap) om het fietsen naar de Strook te bevorderen.



figuur 23, maatregelen Zandpad zonder 2^e Vechtbrug

Winkelcentrum Bisonspoor te Maarssebroek

Probleem:

Voor de bevoorrading van het winkelcentrum Bisonspoor worden dagelijks vele tientallen (lange) vrachtauto's ingezet. De laad- en loszones zijn gelegen langs de "binnenring".

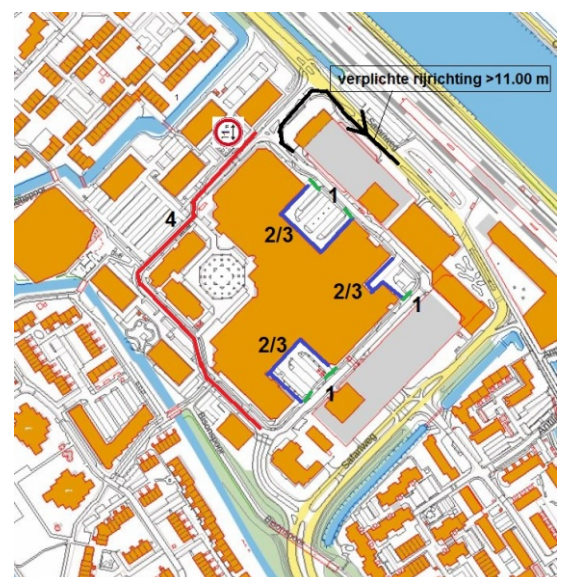
Om daar te komen moeten de vrachtauto's een vrijliggend fietspad kruisen. De voorrang van de fietsers is middels een niet voor iedereen even duidelijke inritconstructie aangegeven.

Bij de laad- en loszones zelf geldt een parkeerverbod m.u.v. laden en lossen voor vrachtauto's. Hier staan echter veelvuldig auto's geparkeerd. Ook wordt een groot deel in beslag genomen door uitgestalde lege emballage. De vrachtauto's zijn dan op regelmatig genoodzaakt op de weg te blijven staan, waardoor de doorstroming en hulpverlening in het geding komt.

Het uitrijdend vrachtverkeer wordt geacht bij Tango rechtsaf te slaan, om vervolgens via de Safariweg terug te rijden naar het hoofdwegennet. De verwijzing geschiedt vrijblijvend middels een ANWB-bord met de tekst "doorgaand verkeer". Uitrijden via de binnenring "linksom" is ongewenst, omdat hier veel kruisend fietsverkeer en overstekend voetgangersverkeer plaatsvinden.

Voorgestelde maatregel(en), afhankelijk van de nieuwe situatie:

1. Voorrang fietsers explicieter aangeven;
2. Handhaving parkeerverbod laad- en loszones
3. Bij herinrichting ruimte reserveren voor lege emballage
4. Lengtebeperking van 11.00 meter op noordelijke en westelijke poot van de "binnenring", waardoor lang vrachtverkeer verplicht wordt bij Tango rechtsaf te slaan.



figuur 24, maatregelen Bisonspoor

Diverse woonstraten

Veel woonstraten zijn qua breedte, bochtstralen en/of constructie niet geschikt voor vrachtverkeer. Vrachtverkeer veroorzaakt hier schade aan wegen, trottoirs en bermen en geeft aanleiding tot verkeersonveilige situaties. Waar dit het geval is kan een algeheel verbod voor vrachtverkeer worden ingevoerd of een beperking ten aanzien van lengte, breedte en/of aslast.

Om deze redenen wordt een algeheel verbod voor vrachtverkeer aanbevolen voor de bij het project Kockengen Waterproof betrokken woonstraten. In fase 1 van Kockengen Waterproof is de maatregel reeds doorgevoerd.

De Dannestraat, Herenstraat en Brugstraat in Breukelen zijn voorbeelden van woonstraten waar om bovengenoemde redenen een lengtebeperking is ingesteld.

Diverse wegen in het buitengebied

Voor de bevoorrading en bedrijfsvoering van de veelal agrarische bestemmingen in het buitengebied worden steeds grotere en zwaardere vrachtwagencombinaties gebruikt. Dit geldt met name voor het vervoer en bulkgoederen, zoals veevoeder.

De meeste wegen in het buitengebied zijn qua breedte en wegconstructie voor deze zware transporten niet geschikt. Een enkele vrachtauto laat de constructie nog wel toe, maar wanneer de frequentie van de transporten te hoog wordt, ontstaat "asfaltmoetheid" en treedt ernstige schade op.

Naast schade geven de zware en grote vrachtwagen(combinatie)s aanleiding tot verkeersonveilige situaties. Dit geldt vooral voor de buitenwegen in utilitaire en recreatieve fietsroutes, zoals de Vechtwegen, Spengen en Kortrijk.

Om schade aan wegen en bermen te voorkomen zijn op de in bijlage 4 aangegeven wegen beperkende maatregelen ten aanzien van breedte, aslast en/of lengte ingevoerd. In bijlage 4 is aangegeven om welke wegen het hier gaat. Desgevraagd kan voor de aangegeven maximale breedte/aslast/lengte onder voorwaarden ontheffing worden verleend.

Naast de in paragraaf 4.4.4 en 4.5.4 genoemde maatregelen, is het vooralsnog niet noodzakelijk de in bijlage 4 opgenomen lijst met wegen verder aan te vullen. Aandachtspunt op de wegen waar reeds een beperking is opgelegd, is de handhaving op de genomen verkeersmaatregelen.