

Discussienota 2^e Vechtbrug Breukelen



Versie 04, april 2013

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
1.1 Voorwoord	..... 3
1.2 Relatie tot GVVP Stichtse Vecht 2013	..... 4
2 Problematiek	5
2.1 Bereikbaarheid/ kwetsbaarheid:	..... 5
2.2 Doorstroming	..... 5
2.3 Leefbaarheid	..... 6
2.4 Verkeersonveiligheid	..... 6
3 Terugblik	8
3.1 Mei 1975: 1 ^e serieuze plan voor een 2 ^e Vechtbrug in Breukelen	..... 8
3.2 1985 -2000: “Radiostilte”	..... 8
3.3 Mei 2000: Enquête onder bewoners	..... 8
3.4 April 2002: Proef verkeerslichtenregeling	..... 9
Raad 22 juni 2002: Volgen driesporenbeleid	..... 10
3.5 Projectplan “verbetering oostelijke ontsluiting Breukelen”	..... 10
3.6 Raad 21 december 2004: Besluit “verbetering oostelijke ontsluiting”	..... 11
3.7 Raad 22 mei 2007: Besluit “uitvoering maatregelen uit evaluatierapport”; verdere besluitvorming 2e Vechtbrug na op te stellen verkeersvisie	..... 12
3.8 Raad 27 oktober 2009: Structuurvisie Centrum Breukelen	..... 12
3.9 Raad 28 juni 2010: Instemmen met de aanleg van een vervangende Vechtbrug.	..... 12
3.10 Raad 23 november 2010 : Voorkeurslocatie: definitieve keuze over laten aan de gemeente Stichtse Vecht	..... 13
3.11 Voor of tegen een 2 ^e Vechtbrug	..... 13
3.12 Wat is tot dusver onderzocht en wat (nog) niet	..... 13
3.13 Wat is tot dusver concreet gedaan.	..... 14
3.14 Effecten van genomen maatregelen.	..... 15
4 Hoe kan de leefbaarheid in Breukelen Centrum worden verbeterd zonder (al te veel) afbreuk te doen aan de bereikbaarheid?	16
4.1 Ladder van Verdaas	..... 16
4.2 Eenrichtingverkeer Brugstraat, Breukelen uit	..... 16
4.3 Eenrichtingverkeer Brugstraat, Breukelen in	..... 19
4.4 Dynamische afsluiting (dosereren) Zandpad	..... 22
4.5 Verkeerslichtenregeling Brugstraat	..... 24
4.6 Combinatie dosering Zandpad en verkeerslichtenregeling Brugstraat	..... 26
4.7 Zijn er in de gemeente Stichtse Vecht nog andere locaties kansrijk ?	..... 27
5 Samenvatting	29
6 Conclusie en aanbevelingen	30
6.1 Conclusie	..... 30
6.2 Aanbevelingen	..... 31

1 Inleiding

1.1 Voorwoord

De Vecht wordt in vele beleidsdocumenten geprezen om zijn samenhangende en verbindende werking. Toch vormt hij ook een belangrijke barrière.

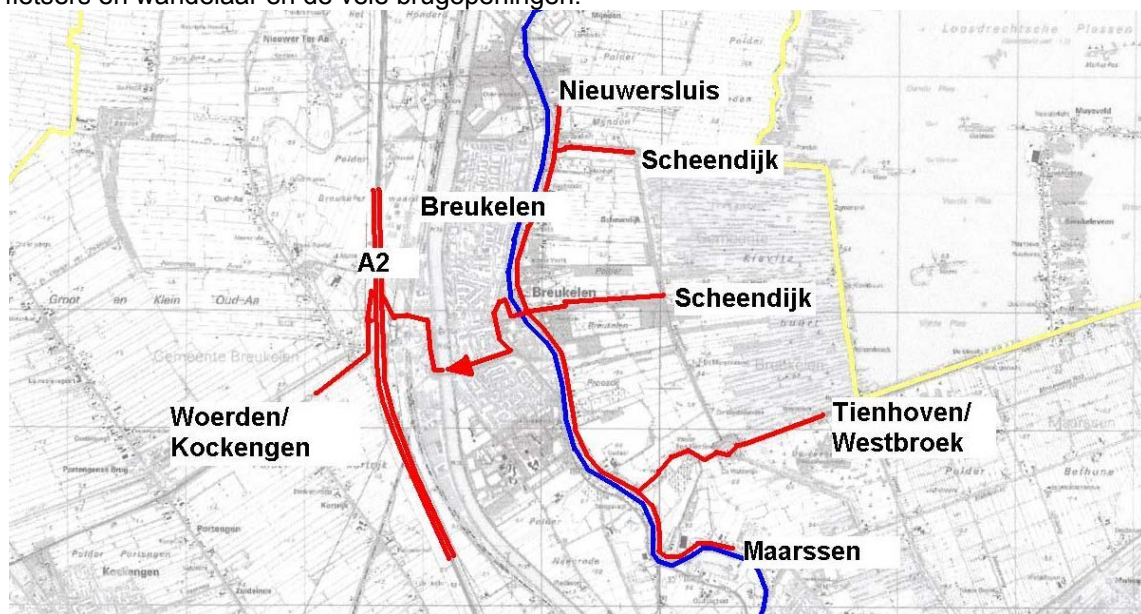
De barrièrewerking manifesteert zich vooral in en rond de kern Breukelen, vanwege de aanwezigheid van slechts één mogelijkheid de Vecht over te steken. De andere grotere kernen langs de Vecht (Vreeland, Loenen aan de Vecht en Maarssen) kennen op korte afstand van elkaar minimaal twee passagemogelijkheden.

Het verkeersprobleem in de kern Breukelen wordt versterkt door de dichtbij gelegen aansluiting op de Rijksweg A2, waardoor de Vechtbrug Breukelen ook voor het verkeer uit het achterland een aanzuigende werking heeft.

De belangrijkste herkomsten en bestemmingen zijn aangegeven in figuur 1.

Alle verkeer en in beide richtingen dat in de kern Breukelen de Vecht passeert, moet daarbij zijn weg vinden door smalle oude straatjes (Dannestraat, Brugstraat, Herenstraat) die hiervoor volstrekt ongeschikt zijn.

In het zomerseizoen is het probleem extra groot door meer (recreatief) verkeer, vele honderden fietsers en wandelaars en de vele brugopeningen.



figuur 1, herkomsten en bestemmingen via Vechtbrug Breukelen

De verkeervisie kern Breukelen (2010) toont aan dat een tweede (vervangende) brug over Vecht een adequate oplossing voor de bovenomschreven problematiek biedt. De raad van de gemeente Breukelen heeft op basis hiervan besloten tot de aanleg van zo'n vervangende brug, maar heeft in november 2010 de finale besluitvorming overgedragen aan de raad van gemeente Stichtse Vecht. In hoofdstuk 3, terugblik wordt hier nader op ingegaan.

Voor een nieuwe brug over de Vecht is in de meerjarenbegroting een bedrag gereserveerd van 2.019.000 euro (saldo reserve tweede Vechtbrug eind 2012). Deze prijs is gebaseerd op een brug op de locatie Loswal, waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur. Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is bereid om 50% bij te dragen in de kosten, mits in 2013 de eerste concrete stappen daartoe worden genomen. Dit betekent niet dat er al daadwerkelijk met de bouw moet zijn begonnen.

Voor de bouw van een tweede brug is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk en zal tot grondverwerving moeten worden overgegaan. Gelet op de verdeeldheid over nut en noodzaak van een tweede Vechtbrug in Breukelen, zal naar verwachting de hiervoor te volgen procedure lange tijd in beslag nemen. In het meest ongunstigste scenario duurt het nog vier a vijf jaar, voordat de brug er echt ligt.

Een van de hoofduitgangspunten van beleid in het nog vast stellen Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) Stichtse Vecht 2013 is dat voor het aanpakken van infrastructurele problemen de ladder van Verdaas bewandeld moet worden (zie paragraaf 4.1). Dit betekent dat nieuwe infrastructuur pas in beeld komt als alle andere mogelijke oplossingen niet het gewenste resultaat opleveren.

In het verleden zijn in dit kader al maatregelen genomen op het Zandpad en is ook de verkeerscirculatie in de kern Breukelen aangepast. In hoofdstuk 3, terugblik, wordt hier nader op ingegaan. Deze maatregelen hebben nog niet het gewenste resultaat opgeleverd.

Om de ultieme beslissing voor een tweede Vechtbrug te mogen nemen, moeten alle onderliggende sporten van de Ladder van Verdaas te licht zijn bevonden. In voorliggende discussienota worden de mogelijke alternatieve oplossingen, die tot dusver niet of onvoldoende belicht zijn, beoordeeld op positieve en negatieve aspecten.

De bewoners van Brugstraat, Dannestraat en Herenstraat in Breukelen vinden dat zij al lang genoeg hebben moeten wachten op een oplossing en vragen om directe actie. Het doorvoeren van één van de in de nota genoemde varianten geeft hierop wellicht een antwoord, eventueel als tussenmaatregel zolang een tweede (vervangende) brug er nog niet ligt.

1.2 Relatie tot GVVP Stichtse Vecht 2013

In beleidsnota A van het GVVP worden vier speerpunten van beleid geformuleerd: duurzaam, bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig. Op alle speerpunten scoort de Vechtpassage te Breukelen ronduit slecht.

De problematiek rond de Vechtbrug Breukelen komt aan de orde in beleidsnota D "auto- vracht- en landbouwverkeer" als onderdeel van het GVVP Stichtse Vecht 2013. De Vechtpassage te Breukelen zal hierin als één van de grootste (verkeers)knelpunten in de gemeente Stichtse Vecht naar voren komen.

Beleidsnota D is pas begin 2014 in concept gereed. Gezien de ernst van de problematiek op met name de Brugstraat en gelet op de subsidievoorwaarden van BRU (datum start), is niet gewacht tot beleidsnota D is vastgesteld, maar is vooruitlopend hierop reeds een eerste verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om de problematiek rond de Vechtbrug Breukelen te verlichten. In voorliggende nota worden de resultaten van dit verkennend onderzoek weergegeven.

2 Problematiek

2.1 Bereikbaarheid/ kwetsbaarheid:

ROBUUSTHEID

Voor de kern Breukelen vormt de Vechtbrug de enige oeververbinding. De meest dichtbij gelegen brug in noordelijke richting is de Vechtbrug in Nieuwersluis (ca. 3 km) en in zuidelijke richting de Ter Meerbrug in Maarssen (ca. 5,5 km). Bij storing aan de brug of bij groot onderhoud betekent dit voor de weggebruikers een flinke omweg.

RISICO VOOR HULPVERLENING

In de zomerperiode, en zeker na geopende brug, komt het geregeld voor dat er een rij met auto's tot ver in de Dannestraat staat. Dit is een groot risico voor de uitrukkende hulpdiensten en de Brandweer in Breukelen in het bijzonder. Bij een gestremde Brugstraat is het voor hulpverleningsvoertuigen niet mogelijk om snel op een locatie ten oosten van de Vecht te komen.

2.2 Doorstroming

TE SMAL

De Brugstraat heeft onvoldoende breedte om het tweerichtingverkeer te verwerken. Behoudens op de Vechtbrug zelf, is de voorrang niet geregeld. De doorstroming valt of staat dan ook bij het weggedrag van automobilisten/verkeersdeelnemers?. Als men op elkaar wacht tot de Brugstraat leeg is, valt het over het algemeen mee. Wanneer gelijktijdig vanuit twee richtingen wordt opgereden staat het verkeer in no time vast. Dit probleem doet zich vooral in de zomermaanden voor als de Brugstraat veelvuldig wordt bezocht door automobilisten die de lokale situatie niet kennen en niet van de "gedragsregels" op de hoogte zijn.

GEEN OPSTELRUIMTE

Bij een geopende brug ontbreekt de opstelruimte van het verkeer aan de zijde van het Zandpad. Het verkeer moet zich opstellen op de rijbaan, waardoor het rechtdoorgaand verkeer wordt gehinderd. Ook het verkeer dat, nadat de brug weer dicht is, vanuit de Brugstraat het Zandpad of de Laan van Gunterstein wil oprijden wordt door het verkeer dat opgesteld staat verhinderd.

Wachtend verkeer in de Dannestraat, dat rechtsaf de Brugstraat in wil rijden, belemmert de doorgang voor het verkeer dat vanuit de Dannestraat rechtdoor naar de Herenstraat wil rijden.

LANDBOUWVERKEER

Uit politieke overwegingen is op de Brugstraat geen belemmering opgelegd aan het landbouwverkeer. De breedte en lengte van deze voertuigen is soms zo groot, dat zij het gehele dwarsprofiel van de Brugstraat opeisen. Hierdoor wordt zelf fietsverkeer onmogelijk gemaakt.

NEGEREN LINKSAFGEBOD

Het is niet toegestaan om vanaf de Kerkbrink rechtdoor de Brugstraat in te rijden. Het daarvoor ingestelde linksafgebod wordt echter geregeld geschonden/genegeerd. Het verkeer vanaf de Kerkbrink heeft geen zicht op het verkeer dat vanaf het Zandpad de Brugstraat in rijdt. De overtreder van het linksafgebod is dan ook geregeld debet aan opstoppingen in de Brugstraat.

NEGEREN STOPVERBOD

Omwille van de doorstroming geldt in de Brugstraat een parkeerverbod. Regelmatig wordt dit verbod op de paar aanwezige uitvoegstroken genegeerd, waardoor het risico dat twee elkaar tegemoet komende auto vast komen te staan, sterk toeneemt.

2.3 Leefbaarheid

GELUIDSOVERLAST

De smalle Brugstraat met zijn oude klinkertjes veroorzaakt geluidsoverlast voor de direct langs de weg gelegen woningen. De bewoners ondervinden hinder van veelvuldig door de straat rijdende motoren. In de Dannestraat en Herenstraat doet dit probleem zich ook voor, zij het in mindere mate.

LUCHTVERONTREINIGING

Met name wanneer de bestuurders bij geopende brug de motor van hun voertuig lasten draaien, treedt in hoofdzaak in de Brugstraat luchtvervuiling op. De verontreinigde lucht blijft tussen de woningen lang hangen. Op de slagbomen bij de brug staan borden met de tekst 'brug opmen, motor af'. Deze worden veelvuldig genegeerd.

TRILLINGSHINDER

Bewoners van Brugstraat, Dannestraat en Herenstraat ondervinden trillingshinder van passerend (zwaar) verkeer. In zekere mate wordt dit veroorzaakt door de staat van onderhoud (aanwezige kuilen) en door de weginrichting (brede voertuigen rijden door de goot met daar aanwezige kolken).

WINKELKLIMAAT

De verkeersintensiteiten (*) in Dannestraat, Brugstraat en Herenstraat beïnvloeden het winkelklimaat in deze straten in negatieve zin. Ook de winkels op de Kerkbrink zouden gebaad zijn met minder verkeer op de routes Dannestraat- Brugstraat en Brugstraat – Herenstraat.

2.4 Verkeersonveiligheid

OBJECTIEVE VERKEERSONVEILIGHEID

De objectieve verkeersonveiligheid kan worden ontleend aan de registratie van ongevallen door de politie. Via het programma ViaStat zijn deze toegankelijk. Aangezien vrijwel nooit een procesverbaal wordt gemaakt bij zgn. UMS ongevallen (uitsluitend materiële schade) is bij de analyse van de verkeersongevallen dan ook alleen gekeken naar de letselongevallen (ongevallen waarbij een of meerdere bestuurders letsel hebben opgelopen).

Uit de gegevens van ViaStat kan worden opgemaakt dat objectief gezien de wegen Brugstraat, Dannestraat en Herenstraat relatief (verkeers)veilig zijn, met slechts drie geregistreerd ongevallen in de periode 2001 t/m 2011.

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Hazeslinger, Herenstraat	1	1	0	0	0	1	0
Herenstraat	2	2	2	0	2	0	0
Totaal	3	3	2	0	2	1	0

figuur 2, totaal aantal letselongevallen tussen 2001 en 2011 naar plaats/ wegvak

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2002	1	1	0	0	0	1	0
2003	0	0	0	0	0	0	0
2004	0	0	0	0	0	0	0
2005	0	0	0	0	0	0	0
2006	0	0	0	0	0	0	0
2007	0	0	0	0	0	0	0
2008	1	1	1	0	1	0	0
2009	1	1	1	0	1	0	0
Totaal	3	3	2	0	2	1	0

figuur 3, letselongevallen tussen 2001 en 2011 naar jaar

(*) In het jaar 2000 heeft de gemeenteraad van Breukelen voor de Brugstraat een doelstelling uitgesproken van maximaal 2500 motorvoertuigen per etmaal (zie paragraaf 3.4). De gedachte hierbij was dat met dit aantal een acceptabel compromis tussen doorstroming en leefbaarheid zou worden behaald. Op dat moment (telling 1999) bedroeg het gemiddeld aantal motorvoertuigen op werkdagen ca. 4600 per etmaal. Bij de laatste telling in 2011 was de gemiddelde werkdagintensiteit nog "slechts" ca. 1650 motorvoertuigen per etmaal (zie paragraaf 3.15). Maar nog steeds wordt de Brugstraat als "niet leefbaar" ervaren

Zoals gesteld, worden de UMS ongevallen niet in de ongevallenregistratie meegenomen. De vele schades aan de paaltjes in de Brugstraat, Herenstraat en Dannestraat en de vele honderden euro's die ermee gemoeid zijn deze palen weer recht te zetten of te vervangen, duiden er op dat met name in de Brugstraat veelvuldig ongevallen plaatsvinden met uitsluitend materiële schade tot gevolg.

SUBJECTIEVE VERKEERONVEILIGHEID

De Brugstraat en in iets mindere mate de Dannestraat en Herenstraat worden over het algemeen als zeer onveilig ervaren. De beleving van de verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersonveiligheid) staat dan ook in schril contrast met de feitelijke verkeersonveiligheid.

Wat wordt als (verkeers)onveilig ervaren?

Brugstraat:

- Fietsers worden door auto's opzij geduwd.
- Voetgangers worden door uitwijkende auto en achter de paaltjes rijdende fietsers gehinderd.
- Auto's rijden soms erg hard, omdat ze bang zijn dat er van de andere kant een andere auto gaat komen (profiteren van lege Brugstraat).
- Winkeland publiek (bijv. bezoek bakkerswinkel) wordt bij verlaten winkel door fietsers achter de paaltjes "verrast".
- Fietsers vinden de goten in de Brugstraat "eng" (bang om te vallen).
- Asociaal gedrag en verbaal geweld door sommige automobilisten.
- Chaotische taferelen na geopende Vechtbrug, met name op de brug zelf en aan de Zandpadzijde.
- Zwaar en breed (landbouw)verkeer drukt fietsers van de weg.

Dannestraat:

- Rechtsafslaand autoverkeer vanuit de Brugstraat slecht zichtbaar voor rechtdoorgaand verkeer.
- Smalle passage bij brug over Kerkvaart: Fietsers gebruiken de voor voetgangers bedoelde strook aan de westzijde van de brug.
- Zwaar en breed (landbouwverkeer) drukt fietsers van de weg.

Herenstraat:

- Door de Herenstraat (wegvak tussen Hazeslinger en Straatweg) wordt veel te hard gereden.
- Voor fietsers zijn de versmallingen aldaar gevaarlijk.
- Onduidelijke situatie (positie) fietsstrook langs westzijde van de weg.

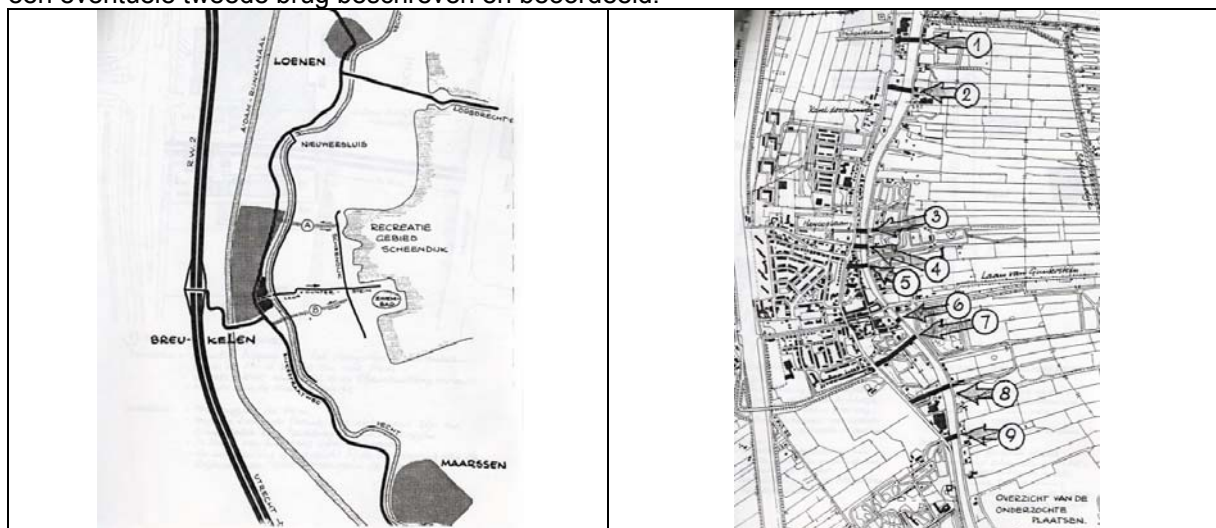
3 Terugblik

De problematiek rond de Vechtbrug Breukelen is niet van vandaag de dag. Al bijna 40 jaar houdt het de gelederen in Breukelen bezig. Zowel politiek als maatschappelijk.

Tal van onderzoeken zijn in het verleden reeds uitgevoerd en vele malen heeft de raad van de voormalige gemeente Breukelen (hierna te noemen raad) zich ook over het dossier gebogen. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste onderzoeken en bestuurlijke besluiten in chronologische volgorde weergegeven. Ook wordt in dit hoofdstuk vermeld welke maatregelen tot dusver zijn genomen om de kern van het probleem, de doorstroming en leefbaarheid in de Brugstraat te verbeteren en waartoe dat heeft geleid.

3.1 Mei 1975: 1^e serieuze plan voor een 2^e Vechtbrug in Breukelen

In mei 1975 is een eerste serieus plan voor een 2^e Vechtbrug Breukelen uitgevoerd. Belangrijkste aanleiding: de ontwikkeling van het recreatiegebied Scheendijk. In de notitie, die nooit verder is gekomen dan het college van burgemeester en wethouders, worden negen verschillende locaties voor een eventuele tweede brug beschreven en beoordeeld.



figuur 2: overzicht infra 1975 i.v.m. recreatiegebied Scheendijk

figuur 3: overzicht van de onderzochte locaties voor een 2^e brug (1975).

3.2 1985 -2000: “Radiostilte”

In de aanloop naar de gemeentelijke herindeling op 1 januari 1989 stond een eventuele 2^e Vechtbrug geregeld op de politieke agenda. Telkens weer bleek over nut en noodzaak grote verdeeldheid in de raad te bestaan. Tegenstanders van een 2^e Vechtbrug waren van mening dat de voordelen ervan nooit zouden opwegen tegen de nadelen van aantasting van cultuurhistorische en landschappelijke waarden. In de raad is uiteindelijk een herenakkoord gesloten dat het item “2^e Vechtbrug” minimaal 10 jaar niet meer op de politieke agenda zal worden gezet.

3.3 Mei 2000: Enquête onder bewoners

In de aanloop naar het Centrumplan Breukelen is onder de bewoners van Breukelen een enquête gehouden, waarin de volgende vragen zijn gesteld:

- Vindt u dat er, voor de oplossing van de verkeersproblematiek in het Centrum van Breukelen een 2^e Vechtbrug moet komen?
- Zo nee, hoe vindt u dat deze problematiek het beste opgelost zou kunnen worden.

De uitslag van de enquête was een afspiegeling van de verdeeldheid hierover in de raad: 50% was voor een 2^e Vechtbrug en 50% tegen.

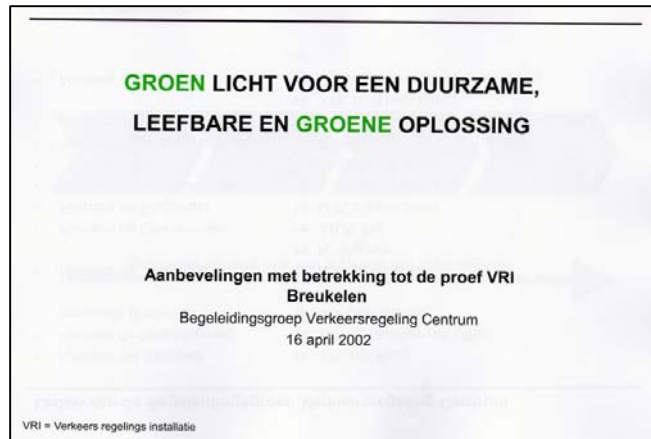
Van de tegenstanders vond 25% dat er niets gedaan moest worden (situatie ongewijzigd houden), 25% zag de oplossing in het invoeren van eenrichtingverkeer (heen via Brugstraat en terug via Nieuwersluis of Maarsse) en 50% zag in doseren¹ een goed alternatief.

¹Onder doseren werd verstaan: het treffen van maatregelen op Zandpad en in de verkeerscirculatie die ertoe moesten leiden dat de route via de Vechtbrug Breukelen minder aantrekkelijk zou worden voor sluipverkeer.

3.4 April 2002: Proef verkeerslichtenregeling

Als variant op of ter ondersteuning van de optie doseren is onderzocht of een verkeerslichtenregeling in de Brugstraat een oplossing zou kunnen bieden voor de verkeersproblematiek aldaar. Het onderzoek is uitgevoerd door de "Begeleidingsgroep Verkeersregeling Centrum Breukelen", waarin zitting hadden vertegenwoordigers van de bewoners van het Zandpad, van de bewoners van de Dannegracht, van de bewoners van de Dannestraat, van de bewoners van "overig Breukelen", van de winkeliersvereniging Breukelen Centrum, van de politie van de Beraadsgroep Historisch Breukelen en van de gemeente (uitsluitend verslaglegging). Voorzitter was de heer J. Bakker (CDA). In april 2002 heeft de begeleidingsgroep het rapport met de naam "groen licht voor een duurzame, leefbare en groene oplossing" aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders.

In opdracht van de begeleidingsgroep heeft DHV via een dynamisch verkeersmodel inzichtelijk gemaakt wat de effecten van een verkeersregeling in de Brugstraat zijn. Regelmatig komt het voor dat de staart van de wachtende auto's tot in de Straatweg staat en daar voor verstopping zorgt. Dit was uiteindelijk ook het belangrijkste argument om de proef (werkelijk plaatsen verkeerslichten) niet door te laten gaan.



De voor- en nadelen van een verkeerslichtenregeling waren volgens de nota:

Optie 1. Beoogde VRI proef



Voordelen

- Huidige bestemmingsplan doorvoerbaar
- Was basis voor DHV simulatie
- Kerkbrink autoluw
- Gebruik van infrastructuur iets gedisciplineerder
- Onmoedigt sluipverkeer (echter geen alternatief voor het achterland verkeer!)
- Volgens simulatie alleen tijdens piekmomenten een bescheiden toename van de verkeerscapaciteit
- Verplaatsing van verkeersdrukke naar beperkt aantal wegen

Nadelen

- Systeem kan nooit uitgeschakeld worden; doorstroming slechter buiten piekmomenten (is overgrote deel het jaar!)
- 'Groenlicht-gevoel' leidt mogelijk tot gevaarlijke verkeerssituaties; en lange wachttijden leiden mogelijk tot snel rijden door rood licht (NB. moeilijk te testen!)
- Vele infrastrukturele aanpassingen noodzakelijk voor test (hogere kosten)
- Verlies van 20-50 parkeerplaatsen
- Lastige bocht resulteert mogelijk in gevaarlijke situaties en in langere wachttijden
- VRI en opstelplaatsen ontsierend (stedelijke uitstraling)
- Verplaatsing van de verkeersdrukke naar beperkt aantal wegen i.p.v. eerlijke verdeling over totale infrastructuur
- Impulsaankopen middenstand kunnen dalen
- Opstoppingen op Straatweg en Dannestraat waarschijnlijk vergroot tijdens proefperiode

VRI (proef) conform het raadsbesluit heeft waarschijnlijk weinig effect op de echte oorzaken

figuur 4. Overzicht voor en nadelen verkeerslichtenregeling Brugstraat .

Het in het overzicht als nadeel genoemde verlies van parkeerplaatsen, had betrekking op de (toen nog aanwezige) parkeerplaatsen langs het Zandpad en op een aantal parkeerplaatsen langs de Dannestraat, nodig om voldoende opstelruimte te creëren.

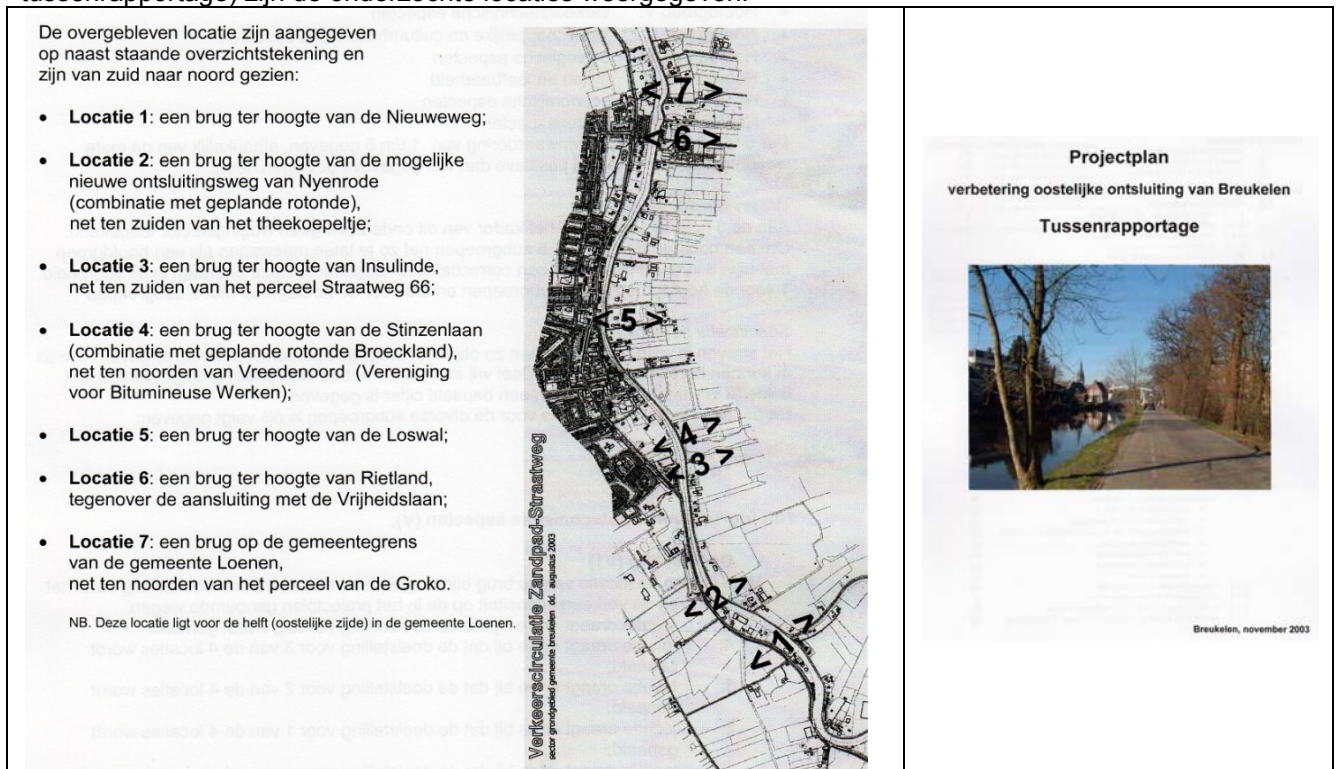
Raad 22 juni 2002: Volgen driesporenbeleid

Op 25 juni 2002 heeft de raad het college van burgemeester en wethouders ten aanzien van het project “verbetering oostelijke ontsluiting Breukelen” de volgende bestuursopdracht gegeven:

1. Breng een advies uit hoe de oostelijke ontsluiting van Breukelen het beste verbeterd kan worden, tegen welke kosten;
2. Breng een advies uit waar een 2^e Vechtbrug zou kunnen komen en tegen welke kosten, indien het eerste spoor ertoe leidt dat de doelstelling² het beste of alleen kan worden behaald bij realisering van een 2^e oeververbinding;
3. Breng een advies uit welke maatregelen uit de notitie “groen licht voor een duurzame leefbare en groene oplossing” gerealiseerd kunnen worden, tegen welke kosten.

3.5 Projectplan “verbetering oostelijke ontsluiting Breukelen”

Na vaststelling van het projectplan op 27 mei 2003 zijn zeven verschillende locaties beoordeeld op de aanleg van een brug aldaar op de volgende aspecten: verkeerstechnisch, landschappelijk/cultuur historisch, ecologisch, milieu, economisch en financieel (kosten). In figuur 5 (bron de tussenrapportage) zijn de onderzochte locaties weergegeven.



figuur 5: onderzochte locaties voor een 2^e brug, 1^e tranche

De tussenrapportage is behandeld in de vergadering van de commissie Grondzaken van 14 januari 2004, waarin de minst kansrijke varianten voor verdere toetsing (waaronder doorrekening met behulp van het verkeersmodel regio Utrecht) zijn afgefallen. De overgebleven varianten zijn: een brug op locatie 2 (ten zuiden van Nyenrode, een brug op locatie 4 (ter hoogte van Broeckland) en een brug op locatie 5 (Loswal).

² De doelstelling komt voort uit het Verkeerscirculatieplan Breukelen Centrum d.d. 10 april 2000. Hierin is de maximum intensiteit voor de Brugstraat in het jaar 2010 bepaald op 2500 motorvoertuigen per etmaal en voor het Zandpad 3000 motorvoertuigen. per etmaal. Concreet betekende dit in 2002 ten aanzien van het aantal motorvoertuigen per etmaal::

- voor de Brugstraat: een afname met 47%;
- voor het Zandpad ten noorden van de Proosdijweg een afname met 22%;
- voor de Zandpad tussen de Brugstraat en de Proosdijweg een maximale groei (tot 2010) met 7%;
- voor het Zandpad tussen de Brugstraat en de Nieuwe Weg een afname met 30%.

3.6 Raad 21 december 2004: Besluit “verbetering oostelijke ontsluiting”

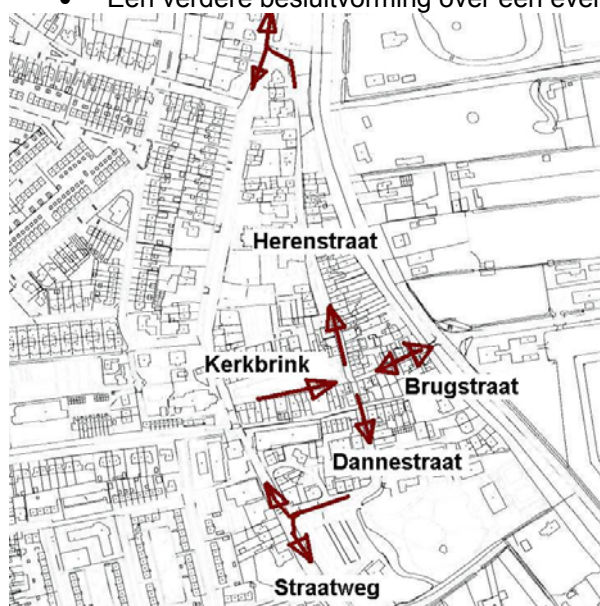
De conclusies van het onderzoek op basis van het driesporenbeleid zijn vastgelegd in het eindrapport “verbetering oostelijke ontsluiting Breukelen”.

De belangrijkste conclusie was dat de doelstelling ten aanzien van de verkeersintensiteiten tot 2010 behaald zou kunnen worden door het minder verkeers aantrekkelijk maken van de route over de Vechtbrug in Breukelen. Dit door het aanpassen van de verkeerscirculatie en het herinrichten van het Zandpad (incl. verlagen maximum snelheid aldaar).

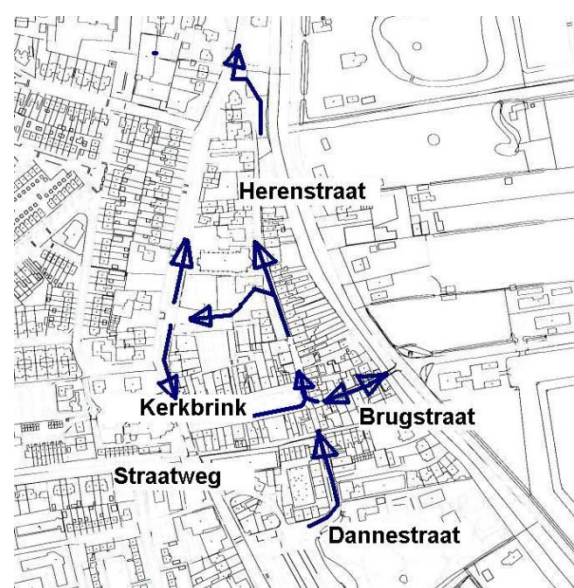
Door de autonome groei zouden na 2010 de verkeersintensiteiten boven de doelstelling uitkomen en zou een tweede Vechtbrug oplossing kunnen bieden. Op basis van de verschillende afwegingscriteria bleek een brug op de locatie Loswal het meest kansrijk. Een brug op de locatie Broeckland en een brug op de locatie Nyenrode volgden op enige afstand en ontlepen elkaar weinig.

Op basis van de eindrapportage heeft de raad op 21 december 2004 besloten:

- Tot herinrichting van het Zandpad.
De herinrichting van het Zandpad hield het aanbrengen van rode fietsstroken met twee snelheidsremmers (druppels) in. Voor meer snelheidsremmende voorzieningen was geen draagvlak bij aanwonenden. Om de snelheidsreductie tot 50 km/uur te kunnen bewerkstelligen is het Zandpad binnen de bebouwde gekomen. De herinrichting van de Laan van Gunterstein tot fietsstraat maakte onderdeel uit van het project. De werkzaamheden zijn uitgevoerd in het 3^e kwartaal van 2005.
- Tot wijziging van de verkeerscirculatie in Breukelen Centrum.
De wijziging van de verkeerscirculatie is vooral ingegeven door de randvoorwaarde om de Kerkbrink op vrijdag autovrij te maken i.v.m. de verplaatsing van de weekmarkt van de Markt daar naar toe. Op de overige dagen zou de Kerkbrink autoluw moeten worden (geen doorgaand verkeer). De oude en nieuwe situatie is aangegeven in de figuren 6 en 7. De maatregelen zijn uitgevoerd in het kader van de herinrichting Centrum Breukelen in het 1^e en 2^e kwartaal van 2005, waarbij de Kerkbrink, de Brugstraat en de Dannestraat opnieuw zijn ingericht.
- Na twee jaar de gewijzigde situatie te evalueren.
- Uit de Algemene Reserve een bedrag te reserveren voor een eventuele aanleg van een 2^e Vechtbrug. De hoogte van dit bedrag was gerelateerd aan een brug op de locatie Loswal
- Een verdere besluitvorming over een eventuele 2^e Vechtbrug pas te doen na de evaluatie



figuur 6, verkeerscirculatie oud



figuur 7, verkeerscirculatie nieuw

3.7 Raad 22 mei 2007: Besluit “uitvoering maatregelen uit evaluatierapport”; verdere besluitvorming 2e Vechtbrug na op te stellen verkeersvisie

Conform het raadsbesluit van 21 december 2004 zijn twee jaar na realisatie van de uitgevoerde werkzaamheden de getroffen maatregelen geëvalueerd. Belangrijke conclusie was dat de doelstellingen ten aanzien van de verkeersintensiteiten door de maatregelen waren gerealiseerd. Niet was gerealiseerd de doelstelling ombrengen de gereden snelheid op het Zandpad terug te brengen naar 50 km/uur. Een groot probleem (nog steeds) bleek het verkeer dat toch nog vanaf de Kerkbrink de Brugstraat in rijdt.

In het evaluatierapport worden tal van kleine maatregelen benoemd, die verbetering in de situatie kunnen geven.

Op 22 mei 2007 heeft de raad besloten de voorgestelde maatregelen uit het evaluatierapport over te nemen en uit te voeren. Hieronder een extra druppel op het Zandpad en een pijl op de Kerkbrink om de rijrichting te benadrukken.

Middels een amendement heeft de raad besloten voor de verdere besluitvorming over een tweede Vechtbrug een op te stellen verkeersvisie af te wachten.

3.8 Raad 27 oktober 2009: Structuurvisie Centrum Breukelen vrijgeven voor inspraak

Op 27 oktober 2009 heeft de raad de “Structuurvisie Centrum Breukelen” vastgesteld. In deze Structuurvisie wordt een voorschot genomen op de nog vast te stellen verkeersvisie. De locatie Loswal wordt in de nota als volgt beschreven: “Een brug op deze locatie beperkt de aanzuigende kracht voor nieuw verkeer, laat het centrum niet aan de zijkant van de hoofdroutes liggen en versterkt het potentieel van de Loswal als belangrijke openbare ruimte aan de Vecht”



figuur 8: visualisatie brug Loswal (bron: Structuurvisie Centrum Breukelen)

3.9 Raad 28 juni 2010: Instemmen met de aanleg van een vervangende Vechtbrug; komen met een voorstel voor een betere locatie ten noorden van de Loswal.

Op 28 juni 2010 is de Verkeersvisie kern Breukelen, waarom in de raadsvergadering van 22 mei 2007 was gevraagd ter voorlopige vaststelling voorgelegd aan de raad. In deze verkeersvisie is aangetoond dat een vervangende³ Vechtbrug op de locatie Loswal de problematiek in het Centrum Breukelen in belangrijke mate oplost en niet leidt tot onoverkomelijke problemen op andere wegen in het lokale netwerk van Breukelen. Via een amendement heeft de raad gevraagd met een betere locatie ten noorden van de Loswal te komen, hierin gevoed door de (toevallige) verkoop van een perceel grond ter hoogte van de Vrijheidslaan.

³ Het begrip “vervangende” Vechtbrug is geïntroduceerd omdat een “2^e” Vechtbrug een te zware lading kreeg. De extra brug vervangt voor het autoverkeer de brug in de Brugstraat, waarover alleen nog fietsverkeer zal plaatsvinden.

3.10 Raad 23 november 2010 : Voorkeurslocatie: Loswal of Nieuwe Weg; definitieve keuze over laten aan de gemeente Stichtse Vecht

Het locatieonderzoek, waarom in de raadsvergadering van 28 juni 2010 was gevraagd, leverde niet het gewenste resultaat op.

Via een amendement heeft de raad uiteindelijk besloten een vervangende brug te bouwen, maar de locatie daarvan over te laten aan Stichtse Vecht, met als voorkeur de Loswal of de Nieuweweg (met aanvullende pakket om aanzuigende werking te voorkomen).

3.11 Voor of tegen een 2^e Vechtbrug

Tijdens het gehele proces in de periode 2000-2010 bleef er over een 2^e of liever gezegd vervangende Vechtbrug, grote verdeeldheid.

Onderstaand overzicht geeft inzicht in de voor- en tegenstanders van een extra Vechtpassage:

Politiek:

Voor	Tegen	Verdeeld	Nadere toelichting
VVD Streekbelangen	PvdA GroenLinks D66 (*)	CDA SGP Christen Unie	(*) Alleen als aangetoond kan worden dat alle varianten niet tot het gewenste resultaat leiden, is een extra brug bespreekbaar

Burgers:

Voor	Tegen	Verdeeld	Nadere toelichting
Bewoners Dannestraat, Brugstraat en Herenstraat	Bewoners Zandpad	Overige bewoners Breukelen	

Steakholders:

Voor	Tegen	Verdeeld	Nadere toelichting
Ondernemers Scheendijk Ondernemers Zandpad Hulpdiensten Kamer van Koophandel	Vechtplassencie. Beraadsgroep Historisch Breukelen	Winkeliersvereniging Breukelen (*)	(*) tegen als de brug te ver van het Centrum komt te liggen, waardoor klanten mogelijk gaan uitwijken.

In algemene zin kan worden gesteld dat voor het verbeteren van de leefbaarheid in de Brugstraat, Dannestraat en Herenstraat alsook voor het terugdringen van het (auto)verkeer op het Zandpad een groot draagvlak aanwezig is.

3.12 Wat is tot dusver onderzocht en wat (nog) niet

De kern van het probleem is de leefbaarheid (milieu en verkeersveiligheid) in de Brugstraat, Dannestraat en Herenstraat en de bereikbaarheid van de Scheendijk en Zandpad voor met name hulpverleningsdiensten.

- Onderzocht is of een verkeerslichtenregeling in de Brugstraat een oplossing voor de problemen biedt;
- Onderzocht is welke locatie het meest kansrijk is voor een "vervangende" brug, met als doel de Brugstraat autovrij te maken (alleen voetgangers, fietsers, bromfietzers en hulpverleningsvoertuigen);
- Gepeild is (bestuurlijk overleg met portefeuillehouder voormalige gemeente Maarssen) of er draagvlak is voor het afsluiten van het Zandpad ten zuiden van de Nieuwe Weg m.u.v. bestemmingsverkeer. (Resultaat overleg: geen draagvlak);
- Niet onderzocht is de mogelijkheden van het invoeren van eenrichtingverkeer in de Brugstraat (het college van Breukelen vond het destijds niet gepast de buurgemeenten Loenen en Maarssen op te zadelen met het probleem Breukelen);
Niet onderzocht is de mogelijkheid om de verkeersintensiteit te reduceren door het doseren van het verkeer op het Zandpad;
- Niet onderzocht zijn locaties voor een vervangende Vechtbrug *buiten* de grenzen van de voormalige gemeente Breukelen.

3.13 Wat is tot dusver concreet gedaan.

DOOR GEMEENTE BREUKELLEN

Herinrichting Brugstraat en Dannestraat (gedeeltelijk): Q1 en Q2 van 2005.

Bij deze werkzaamheden, uitgevoerd in het kader van het Centrumplan Breukelen, waarbij ook de Kerkbrink geheel is gerenoveerd, is in de Brugstraat en Dannestraat (vanaf Kerkvaart) het wegprofiel ingericht conform de het stedenbouwkundig programma en bijbehorende beeldkwaliteitsplan van het Centrum Breukelen. De trottoirs in beide straten zijn hierbij verdwenen. Om de veiligheid van voetgangers zo goed mogelijk te garanderen en toch ook de doorstroming zo goed mogelijk te kunnen laten verlopen, zijn in nauwe samenspraak met aanwonenden langs de Brugstraat en Dannestraat paaltjes geplaatst. Hierbij is letterlijk ieder paaltje vooraf samen met de aanwonenden uitgezet.

Wijziging verkeerscirculatie: Q1 van 2005

De verkeerscirculatie (zie 3.6) is aangepast in het kader van de werkzaamheden voor Breukelen Centrum. In mei 2005 kon daardoor voor de eerste keer de weekmarkt op de Kerkbrink worden gehouden.

Herinrichting Zandpad: Q3 van 2005

In het derde kwartaal van 2005 is het Zandpad heringericht met o.a. rode fietsstroken en een tweetal druppels. Voorts is in Q3 van 2005 de maximum snelheid op het Zandpad teruggebracht tot 50 Km/uur door het gehele Zandpad binnen de grenzen van de voormalige gemeente Breukelen binnen de bebouwde kom te laten vallen.

Aanvullende maatregelen Zandpad en verbetering circulatie: Q3 van 2007

Naar aanleiding van het evaluatierapport zijn aanvullende druppels aangebracht op het Zandpad en zijn maatregelen getroffen om de verkeerscirculatie beter te stroomlijnen (bijv. plaatsing bordje "wacht tot Brugstraat leeg is").

DOOR DERDEN

Afsluiting in ochtendsprits van Dr. Welferweg (gemeente de Bilt): 2008

In 2008 heeft de gemeente de Bilt de dr. Welferweg (Westbroek) in de ochtendsprits verboden verklaard voor autoverkeer komende vanuit de richting Maartensdijk. Deze maatregel heeft geleid tot minder (sluip)verkeer tussen de A27 en de A2 via de route Nieuweweg- Zandpad- Vechtbrug Breukelen.

Herinrichting Laan van Niftarlake/ Looydijk (gemeente Maarssen): 2009

In 2009 is de Laan van Niftarlake en Looydijk in Tienhoven heringericht en is hier een 30 km/uur beperking ingesteld. Deze maatregelen leiden ertoe dat de route Nieuweweg- Zandpad- Vechtbrug Breukelen minder aantrekkelijk wordt.

Herinrichting Dr. Plesmanlaan/ Driehoekslaan (gemeente Maarssen): 2009

In 2009/2010 is de Driehoekslaan en Dr. Plesmanlaan vanaf de Dr. Arienslaan in Maarssen heringericht en is hier een 30 km/uur beperking ingesteld. Deze maatregelen leiden ertoe dat de route Zuilense Ring- Dr. Plesmanlaan- Zandpad- Vechtbrug Breukelen minder aantrekkelijk wordt.

Herinrichting Zandpad (gemeente Maarssen): 2009

In 2009 is ook het Zandpad in de voormalige gemeente Maarssen heringericht en voorzien van rode fietsstroken. Hierdoor wordt de route via het Zandpad aantrekkelijker voor fietsers en minder voor automobilisten.

Herinrichting Zandpad (gemeente Loenen): 2010

In 2010 is ook het Zandpad in de voormalige gemeente Loenen heringericht en voorzien van rode fietsstroken. Hierdoor wordt de route via het Zandpad aantrekkelijker voor fietsers en minder voor automobilisten.

3.14 Effecten van genomen maatregelen.

VERKEERSINTENSITEITEN

In april 2000 heeft de raad van de gemeente Breukelen een doelstelling neergelegd t.a.v. de gemiddelde etmaalintensiteit op werkdagen voor de Brugstraat en het Zandpad.

In onderstaande tabel zijn de resultaten van de verkeerstellingen van de afgelopen jaren weergegeven. De telling op het Zandpad is uitgevoerd op het wegvak tussen de Brugstraat en de Nieuwe Weg.:

	06-1999	06-2003	10-2006	05-2009	11-2010	11-2011	doelstelling
Brugstraat	4600	3338	2879	3038	2004	1663	2500
Zandpad	3027	2756	2539	3398	2464	2374	3000

figuur 9: gemiddelde etmaalintensiteit op werkdagen

Conclusie: Op een gemiddelde werkdag (in oktober/november) is de doelstelling ten aanzien van de verkeersintensiteiten behaald. Op zomerse dagen wordt incidenteel de intensiteit van de doelstelling nog wel overschreden met 15 à 20 %.

LEEFBAARHEID

Met 2500 motorvoertuigen per etmaal in de Brugstraat zou naar verwachting van de raad van Breukelen een goed evenwicht ontstaan tussen doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid. Naar beleving van de aanwonenden en weggebruikers (met name fietsers en voetgangers) is de leefbaarheid nog steeds een groot probleem.

Conclusie: de verlaging van de verkeersintensiteit tot het niveau van de doelstelling, heeft niet geleid tot een afdoende toename van de leefbaarheid in de Brugstraat, Dannestraat en Herenstraat.

DOORSTROMING/ BEREIKBAARHEID

De wijziging van de verkeerscirculatie, de genomen verkeersmaatregelen, de herinrichting van de Brugstraat en de verlaging van de verkeersintensiteit hebben ertoe geleid dat de doorstroming aanmerkelijk is verbeterd. De doorstroming valt of staat echter bij het gedrag van de weggebruikers. Als bij het in rijden van de Brugstraat niet wordt gewacht tot deze leeg is, staat in no time alles vast.

Conclusie: de doorstroming/ bereikbaarheid is verbeterd, maar laat zeker nog te wensen over.

4 Hoe kan de leefbaarheid in Breukelen Centrum worden verbeterd zonder (al te veel) afbreuk te doen aan de bereikbaarheid?

4.1 Ladder van Verdaas

In hoofdstuk 2 is de problematiek beschreven. In paragraaf 3.15 komt tot uitdrukking dat de tot nu toe genomen maatregelen niet tot afdoende resultaten hebben geleid.

Uit de terugblik (hoofdstuk 3) blijkt, dat behoudens een onderzoek naar de mogelijkheden van een verkeerslichtenregeling, de oplossing steeds en vooral gezocht is in het bouwen van een “vervangende” brug. De discussie ging vooral over de vraag waar zou zo’n brug dan moeten komen.

De (nog vast te stellen) verkeersvisie gemeente Stichtse Vecht (GVVP Stichtse Vecht 2013) schrijft voor dat bij het zoeken naar een oplossing om de infrastructuur/ leefbaarheid te verbeteren in de infrastructuur de ladder van Verdaas gevolgd moet worden.

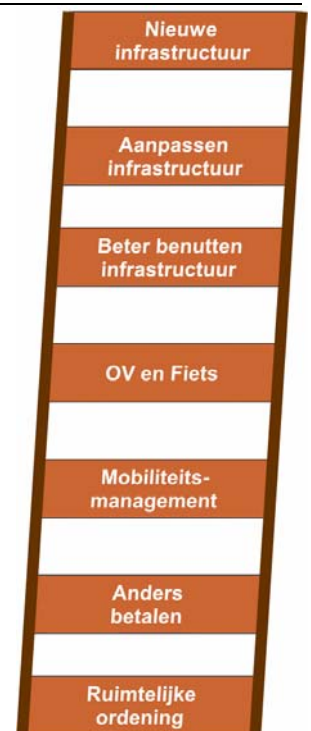
Bij de ladder van Verdaas komt een nieuwe brug (nieuwe infrastructuur) pas op de laatste plaats (hoogste sport van de hiernaast afgebeelde ladder).

In beeld is hierbij vooral de vijfde sport van de ladder, het beter benutten van de infrastructuur.

In dit kader zijn de volgende opties onderzocht:

- Eenrichtingverkeer Brugstraat, Breukelen uit (paragraaf 4.2);
- Eenrichtingverkeer Brugstraat, Breukelen in (paragraaf 4.3);
- Dynamische afsluiting (dosereren) Zandpad (paragraaf 4.4);
- Verkeerslichtenregeling Brugstraat (paragraaf 4.5);
- Combinatie doseren en verkeerslichten (paragraaf 4.6)

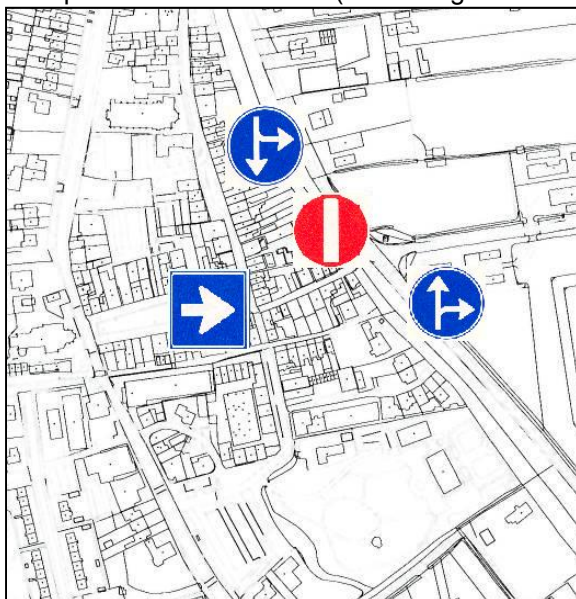
In paragraaf 4.7 wordt tenslotte kort ingegaan op de vraag in Stichtse Vecht, buiten de grenzen van de voormalige gemeente Breukelen, nog andere locaties kansrijk zijn voor een vervangende Vechtbrug?



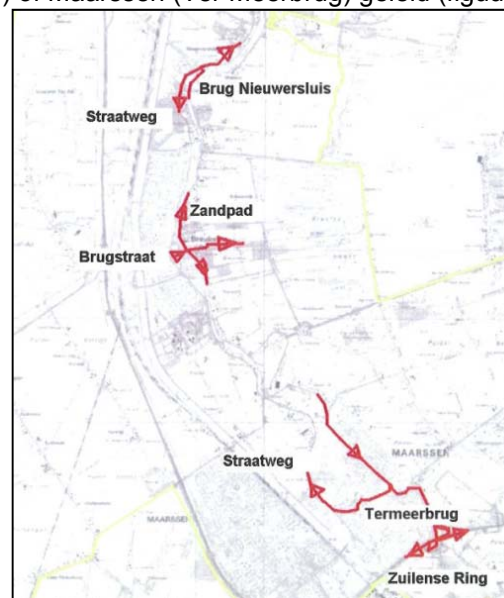
Figuur 10:
Ladder van Verdaas

4.2 Eenrichtingverkeer Brugstraat, Breukelen uit

In de Brugstraat geldt eenrichtingverkeer richting het Zandpad uitgezonderd voor fietsers en bromfietzers (figuur 11). Autoverkeer naar Breukelen vanaf bijvoorbeeld de Scheendijk wordt via het Zandpad naar Nieuwersluis (Vechtbrug Nieuwersluis) of Maarssen (Ter Meerbrug) geleid (figuur 12).



figuur 11, eenrichtingverkeer Brugstraat Breukelen uit



figuur 12, routes Breukelen in en Breukelen uit.

4.2.1 Verkeersintensiteiten

De verkeerssituatie met eenrichtingverkeer Breukelen uit is doorgerekend met behulp van het Verkeersmodel Regio Utrecht versie 2.2 (VRU 2.2). De doorrekening is weergegeven in zogenoemde verschillenplots. De verschillenplots laten de navolgende af- of toename van de gemiddelde verkeersintensiteiten op een werkdag zien: Breukelen (figuur 13):

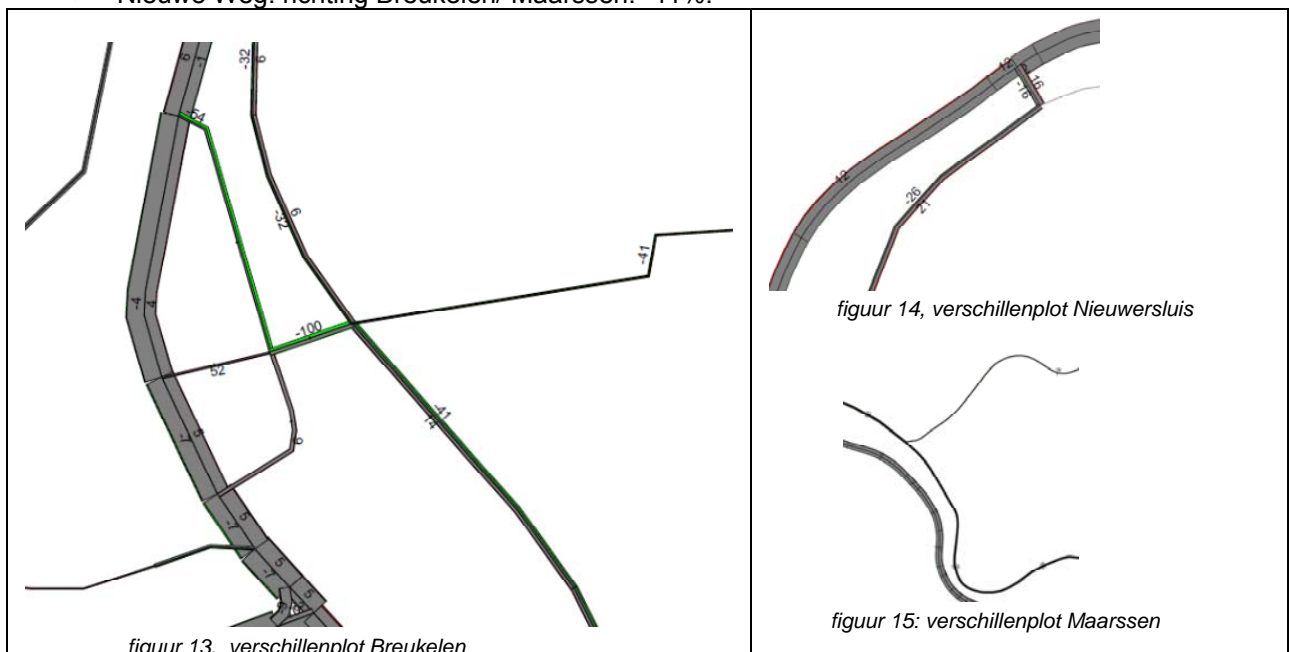
- Dannestraat (eenrichtingverkeer) + 9%.
- Herenstraat (eenrichtingverkeer) – 54%.
- Brugstraat richting Vechtbrug + 9%; richting dorp: -100 %.
- Zandpad (Brugstraat- Nieuweweg): richting Nieuweweg +14%; richting Brugstraat -41%.
- Zandpad (Brugstraat- Proosdijweg): richting Proosdijweg +6%; richting Brugstraat -32%.
- Laan van Gunterstein: -41%.

Nieuwersluis (figuur 14):

- Rijksstraatweg richting Breukelen + 12%; richting Nieuwersluis -2%.
- Zandpad: richting Breukelen -26%; richting Nieuwersluis + 21%.

Maarssen (figuur 15):

- Zandpad: richting Breukelen -36%; richting Maarssen + 21%.
- Nieuwe Weg: richting Breukelen/ Maarssen: -41%.



4.2.2 Leefbaarheid

De sterke afname van de verkeersintensiteiten in de Brugstraat en Herenstraat zal leiden tot aanzienlijke verbetering van de leefbaarheid in deze straten. De Dannestraat wordt iets drukker (+ 9%), als gevolg van de betere doorstroming.

Over de gehele lijn neemt het verkeer op het Zandpad af, vooral op het gedeelte tussen de Brugstraat en Nieuweweg. Dit leidt tot verbetering van de situatie voor met name fietsers.

Tegenover de verbeteringen, staat een verslechtering van de situatie in Nieuwersluis. De verwachte toename van het verkeer komt neer op ca. 500 motorvoertuigen per etmaal in zuidelijke richting. Na de realisatie van de Randweg Loenen wordt dit aantal wat kleiner, mits de route via de Straatweg en N201 naar de A2 redelijk betrouwbaar is (weinig files).

4.2.3 Doorstroming/ bereikbaarheid

De doorstroming en daarmee de bereikbaarheid van de Scheendijk vanuit Breukelen verbetert aanzienlijk, omdat verstoppingen in de Brugstraat niet of nauwelijks meer zullen voorkomen.

Omgekeerd neemt de bereikbaarheid vanaf de Scheendijk en Zandpad naar Breukelen Centrum sterk af. Het (auto)verkeer is gedwongen om te rijden via Nieuwersluis. Hier zal door de toename van het verkeer de doorstroming negatief worden beïnvloed.

Punt van aandacht (bij alle verder te noemen varianten) blijft het krappe profiel van het Zandpad ter hoogte van de bruggetjes bij de Weersluis en Machinekade.

De winkeliersvereniging Breukelen heeft in het verleden zijn bezorgdheid uitgesproken over het eventuele uitblijven van klanten bij een veraf gelegen 2^e Vechtbrug. Dat geldt zeer zeker ook bij eenrichtingverkeer het dorp uit. Wenselijk is dat aan de Zandpadzijde nabij de Brugstraat een aantal parkeerplaatsen beschikbaar komt voor winkelend publiek vanuit de oostzijde van de Vecht.

Bij eenrichtingverkeer op de Brugstraat Breukelen uit neemt het verkeer op de Laan van Gunterstein flink af (ruim 40%). Overwogen kan worden het eenrichtingverkeer ook op deze weg voort te zetten, eventueel vanaf de tweede bocht, waardoor de drie percelen langs de Laan van Gunterstein in beide richtingen bereikbaar blijven. Eenrichtingverkeer op de Laan van Gunterstein is gunstig voor het fietsverkeer aldaar (fietsstraat). Hoewel dit gevoelig zal liggen uit visueel oogpunt, kunnen bij eenrichtingverkeer op de Laan van Gunterstein op het eerste deel wellicht een tiental langspaarkeerplaatsen voor kort parkeren (blauwe zone) komen.

4.2.4 Handhaving

Het eenrichtingverkeer kan, behoudens met bebording, niet fysiek worden aangegeven. Er is dan ook een risico aanwezig dat het verkeersbesluit wordt genegeerd. Door "sociale" handhaving zal dit overdag niet vaak voorkomen. De overtreder zal hier door de medeweggebruikers direct op worden gewezen. 's Nachts is het risico dat het inrijverbod vanaf het Zandpad wordt genegeerd hoger. Gezien de verbeterde doorstroming zou overwogen kunnen worden om het linksafgebod op de Kerkbrink op te heffen. Een bijkomend voordeel is dat door de spreiding van het verkeer de verwachte verkeerstoename in de Dannestraat hierdoor teniet wordt gedaan.

In een eerste reactie hebben brandweer en politie aangegeven eventueel met eenrichtingverkeer het dorp uit te kunnen leven. Wel zal een oplossing gevonden moeten worden voor de vrijwillige brandweermensen die aan de oostzijde van de Vecht wonen. Zij kunnen bij omrijden met hun auto niet meer op tijd bij de brandweergarage op de Brouwerij komen.

4.2.5 Verkeersveiligheid

Door de afname van het verkeer zal de verkeersveiligheid toenemen. Doordat in de Brugstraat de auto's nog maar in één richting rijden, zullen fietsers en voetgangers zich hier veel veiliger voelen. Bijkomend voordeel is dat door vermindering van het verkeer, ook de kruising Hazeslinger- Straatweg veiliger wordt. Door de toename van het verkeer neemt de (verkeers)veiligheid in Nieuwersluis af.

4.2.6 Kosten

De kosten voor het invoeren van eenrichtingverkeer in de Brugstraat het dorp uit worden geraamd op € 5.500,-- excl. BTW. Dit bedrag is benodigd voor het aanpassen van de bebording, bewegwijzering en voorlichting. Het inrichten van tien kortparkeerplaatsen op de Laan van Gunterstein kost ca. € 2.000,-- excl. BTW. Met eenrichtingverkeer zou goed een proef genomen kunnen worden (zie volgende paragraaf). Voor de monitoring tijdens zo'n proef (3 tellingen gedurende twee weken op zes locaties) moet rekening worden gehouden met een bedrag van € 6.300,-- excl. BTW. Het volledige pakket kost bij een proef derhalve € 13.800,--. Voor de dekking kan een gedeelte van de reserve 2^e Vechtbrug worden aangewend.

4.2.7 Uitvoering(stermijn)

Voor de maatregel is een verkeersbesluit noodzakelijk, waarbij inspraak volgens de AwB van toepassing is. Niettemin zou invoering op redelijk korte termijn mogelijk moeten zijn.

Het is goed eerst een proef te nemen met het eenrichtingverkeer het dorp uit. Raadzaam is dat dan minimaal een half jaar te doen, waarbij ook ervaringen in de zomerperiode opgedaan worden. Hierbij kan met een tijdelijk verkeersbesluit worden volstaan, waarbij ook de inspraak volgens de AwB van toepassing is. Bij deze proef zou ook het opheffen van het linksafgebod vanaf de Kerkbrink en/of het creëren van kortparkeerplaatsen langs de Laan van Gunterstein van meegenomen kunnen worden. Belangrijkste leerpunten bij een eventuele proef:

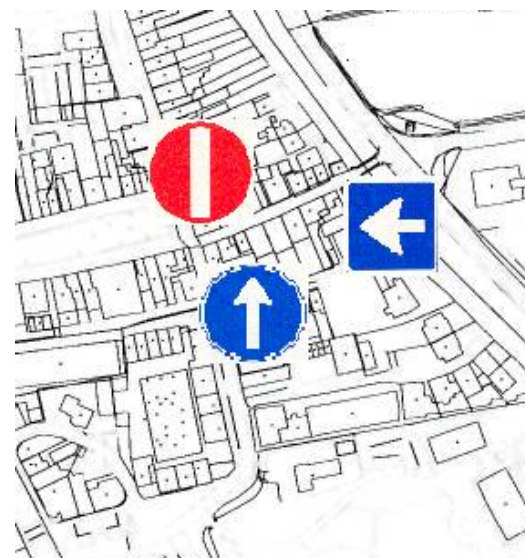
- Wordt de maatregel nageleefd, ook in de rustige uren?
- Leidt de maatregel tot verbetering van de leefbaarheid?
- Leidt de maatregel tot verbetering van de subjectieve verkeersveiligheid?
- Leidt de maatregel tot problemen ten aanzien van de hulpverlening?
- Leidt de maatregel tot problemen ten aanzien van het landbouwverkeer?
- Zijn de negatieve aspecten van de verkeerstoename in Nieuwersluis acceptabel?
- Wijzigt door de maatregel het winkelgedrag van bewoners Zandpad en Scheendijk?

4.2.8 Eenrichtingverkeer Breukelen uit, voor en nadelen op een rijtje

Voordelen	Nadelen
Sterke afname verkeer Brugstraat en Herenstraat	Toename verkeersintensiteit Nieuwersluis
Sterke toename leefbaarheid Brugstraat en Herenstraat	Afname verkeersveiligheid Nieuwersluis
Sterke verbetering doorstroming Brugstraat	Geringe toename verkeer Maarssen route via Driehoekslaan
Eenvoudig met bewegwijzering te regelen	Bereikbaarheid Breukelen vanuit Scheendijk en Zandpad wordt beduidend slechter
Bereikbaarheid Scheendijk en Zandpad vanuit Breukelen verbeterd	Parkeervoorzieningen Breukelen Centrum vanaf Zandpad alleen via lange omweg bereikbaar
Relatief lage kosten	Risico van negeren eenrichtingverkeer, met name 's nachts
Goede mogelijkheden van verbetering veiligheid Laan van Gunterstein (fietsstraat)	Brandweerlieden kunnen vanaf het Zandpad de garage per auto niet meer op tijd bereiken.
Goede mogelijkheden voor een proef	Geen verbetering luchtkwaliteit Brugstraat bij geopende brug.
Bevordert fietsgebruik bewoners Zandpad en Scheendijk	Mogelijke parkeerplaatsen langs de Laan van Gunterstein
Sterke verbetering (subjectieve) verkeersonveiligheid	
Relatief snel te realiseren	

4.3 Eenrichtingverkeer Brugstraat, Breukelen in

In de Brugstraat geldt eenrichtingverkeer richting dorp, uitgezonderd voor fietsers en bromfietzers (figuur 16). Autoverkeer vanuit Breukelen naar bijvoorbeeld de Scheendijk wordt via Nieuwersluis (Vechtbrug Nieuwersluis) of via Maarssen (Ter Meerbrug) geleid.



figuur 16, eenrichtingverkeer Brugstraat Breukelen in

4.3.1 Verkeersintensiteiten

De verkeerssituatie met een eenrichtingverkeer Breukelen in is doorgerekend met behulp van het Verkeersmodel Regio Utrecht versie 2.2 (VRU 2.2). De doorrekening is weergegeven in zgn. verschillenplots. De verschillenplots laten de navolgende af- of toename van de gemiddelde verkeersintensiteiten op een werkdag zien:

Breukelen (figuur 17):

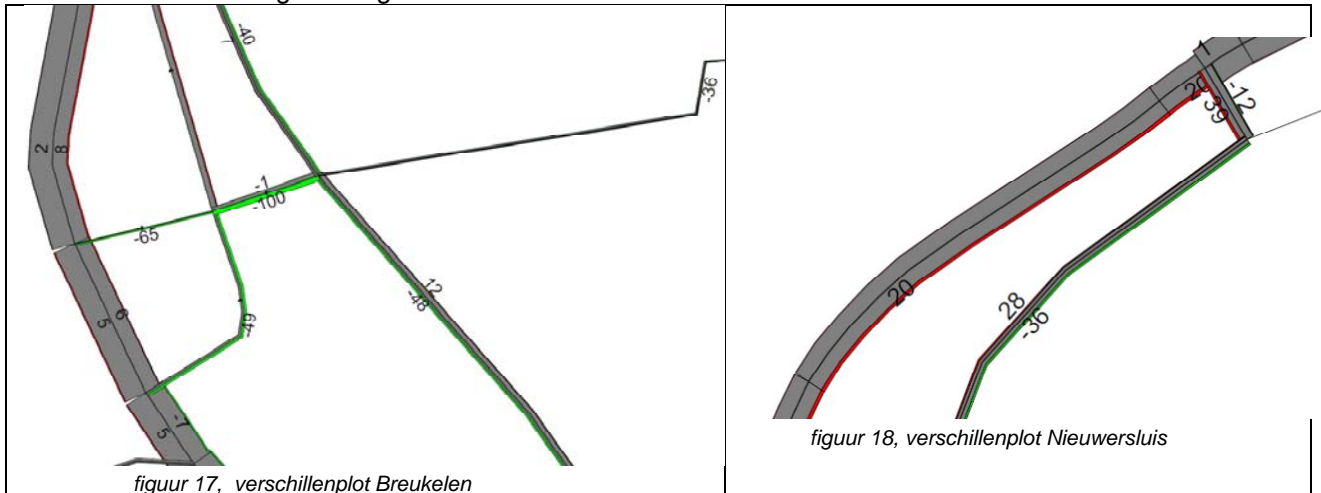
- Dannestraat (eenrichtingverkeer) -49%;
- Herenstraat (eenrichtingverkeer) + 23%;
- Brugstraat richting Vechtbrug - 100%; richting dorp: -1 %
- Zandpad (Brugstraat- Nieuweweg): richting Nieuweweg -42 %; richting Brugstraat + 12%;
- Zandpad (Brugstraat- Proosdijweg): richting Proosdijweg – 40%; richting Brugstraat + 7 %;
- Laan van Gunterstein: -36%

Nieuwersluis (figuur 18):

- Rijksstraatweg richting Breukelen + 1%; richting Nieuwersluis + 20%;
- Zandpad: richting Breukelen +28%; richting Nieuwersluis – 36%;

Maarsssen:

- Zandpad: richting Breukelen +18%; richting Maarsssen - 39%;
- Nieuwe Weg: richting Breukelen/ Maarsssen: -38%



4.3.2 Leefbaarheid

De sterke afname van de verkeersintensiteiten in Brugstraat en Dannestraat zal leiden tot aanzienlijke verbetering van de leefbaarheid in deze straten. De Herenstraat wordt flink drukker (+ 23%), als gevolg van de betere doorstroming.

Voor de bewoners van de Brugstraat is deze variant iets gunstiger ten aanzien van de leefbaarheid, omdat bij geopende brug niet langer stilstaande auto's met draaiende motoren in hun straat staan. Over de gehele lijn neemt het verkeer op het Zandpad af, vooral op het gedeelte tussen de Proosdijweg en Nieuweweg. Dit leidt tot verbetering van de situatie voor met name fietsers. Tegenover de verbeteringen, staat een verslechtering van de situatie in Nieuwersluis. De verwachte toename van het verkeer komt neer op ca. 850 motorvoertuigen per etmaal in noordelijke richting. De aanwezigheid van de Randweg Loenen heeft in deze variant nauwelijks invloed op het verkeer op de Rijksstraatweg in Nieuwersluis.

4.3.3 Doorstroming/ bereikbaarheid

In deze variant wordt de bereikbaarheid van de Scheendijk vanuit Breukelen belangrijk slechter. De doorstroming verbetert ongeveer gelijk als bij de variant met eenrichtingverkeer het dorp uit. Door wachtend verkeer voor geopende brug langs het Zandpad blijft hier een knelpunt ontstaan voor het rechtdoorgaande verkeer.

In de variant met eenrichtingverkeer het dorp in vervallen de bezwaren van de winkeliersvereniging t.a.v. de bereikbaarheid van het Centrum Breukelen voor de bewoners ten oosten van de Vecht. Het instellen van een eenrichtingverkeer op de Laan van Gunsterstein is in deze variant niet erg voor de hand liggend en zelf onlogisch.

In Nieuwersluis zal door de toename van het verkeer de doorstroming negatief worden beïnvloed.

4.3.4 Handhaving

Ten aanzien van de handhaving gelden dezelfde aandachtspunten als bij eenrichtingverkeer Breukelen uit (zie 4.2.4). Doordat nu het in deze variant verboden is de Brugstraat in te rijden, zal het linksafgebod op de Kerkbrink niet meer genegeerd worden.

In een eerste reactie hebben brandweer en politie aangegeven absoluut niet met eenrichtingverkeer het dorp in te kunnen leven, omdat daardoor de bereikbaarheid van de oostelijke Vechtoever voor de hulpverleningsdiensten ernstig in gevaar komt.

4.3.5 Verkeersveiligheid

Door de afname van het verkeer zal de verkeersveiligheid toenemen. Doordat in de Brugstraat de auto's nog maar in één richting rijden, zullen fietsers en voetgangers zich hier veel veiliger voelen. Door de toename van het verkeer in de Herenstraat en de Rijksstraatweg te Nieuwersluis zal het (verkeers)veiligheidsgevoel hier afnemen.

4.3.6 Kosten

De kosten voor het invoeren van eenrichtingverkeer in de Brugstraat Breukelen in, worden geraamd op € 8.500,-- excl. BTW, benodigd voor het aanpassen van de bebording, bewegwijzering en voorlichting. Deze kosten zijn hoger dan bij de variant met eenrichtingverkeer Breukelen uit, omdat in de variant waarbij het verkeer richting Scheendijk via Nieuwersluis wordt geleid meer inspanning noodzakelijk is m.b.t. de bewegwijzering. Bij een proef bedragen de kosten totaal € 15.000,-- excl. BTW. Voor de dekking kan een gedeelte van de reserve 2^e Vechtbrug worden aangewend.

4.3.7 Uitvoering(stermijn)

De aspecten t.a.v. de uitvoering(stermijn) zijn bij een variant met eenrichtingverkeer Breukelen in, vrijwel gelijk aan die bij eenrichtingverkeer Breukelen uit (zie 4.2.7.). Ook hier geldt dat een proef mogelijk is.

De belangrijkste leerpunten bij een proef met eenrichtingverkeer Breukelen in zullen zijn:

- Wordt de maatregel nageleefd, ook in de rustige uren?
- Leidt de maatregel tot verbetering van de leefbaarheid?
- Leidt de maatregel tot verbetering van de subjectieve verkeersveiligheid?
- Leidt de maatregel tot problemen t.a.v. de hulpverlening?
- Leidt de maatregel niet tot onnodig zoekverkeer door het Centrum van Breukelen?
- Zijn de negatieve aspecten van de verkeerstoename in Nieuwersluis acceptabel?

4.3.8 Eenrichtingverkeer Breukelen in, voor en nadelen op een rijtje

Voordelen	Nadelen
Sterke afname verkeer Brugstraat en Dannestraat	Toename verkeer Nieuwersluis
Sterke toename leefbaarheid Brugstraat en Dannestraat	Afname verkeersveiligheid Nieuwersluis
Sterke verbetering doorstroming Brugstraat	Geringe toename verkeer Maarssen route via Driehoekslaan
Bereikbaarheid Centrum Breukelen vanuit Scheendijk en Zandpad verbeterd.	Matige toename verkeer Herenstraat
Bereikbaarheid Scheendijk en Zandpad vanuit Breukelen verbeterd	Voor brandweer en politie niet bespreekbaar gezien lange met uitruktijd richting Zandpad
Geen luchtvervuiling meer in Brugstraat bij geopende brug	Risico van negeren eenrichtingverkeer, met name 's nachts
Bevordert fietsgebruik bewoners Zandpad en Scheendijk	Uitgebreide bewegwijzering vereist
Relatief lage kosten	Risico op zoekverkeer in Centrum Breukelen
Relatief snel te realiseren	
Goede mogelijkheden voor een proef	
Sterke verbetering (subjectieve) verkeersonveiligheid	

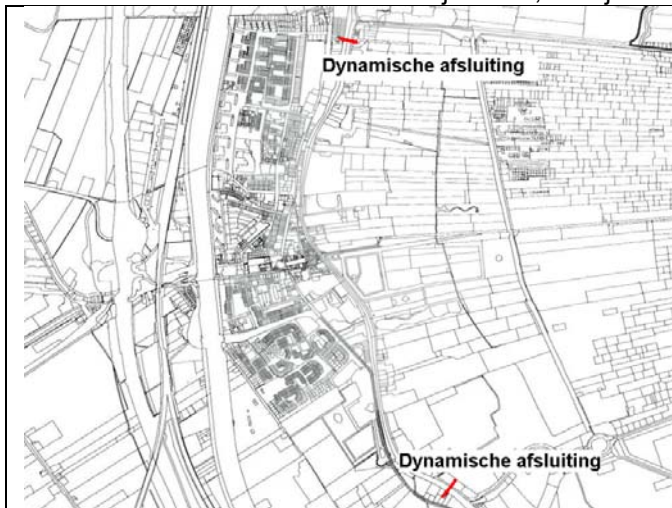
4.4 Dynamische afsluiting (doseren) Zandpad

In deze variant wordt het Zandpad even ten zuiden van de Proosdijweg en even ten noorden van de Nieuweweg afgesloten met verzinkbare palen, zoals op de Kaatsbaan in Maarssen of met roadblocks, zoals op de Westkanaaldijk tussen Breukelen en Maarssen.

Bewoners van het Zandpad kunnen een ontheffing krijgen (magneetpas), waarmee ze de paal kunnen laten zakken. Hulpverleningsdiensten kunnen de palen met behulp van het P2000 systeem laten zakken. Voor de overige bestuurders zakt de paal na enige tijd (bijvoorbeeld na 2 minuten).

De Brugstraat blijft gewoon in twee richtingen bereikbaar.

Met de dynamische afsluiting van het Zandpad wordt bereikt dat de route langs het Zandpad voor het autoverkeer veel minder aantrekkelijk wordt, terwijl de bestemmingen toch bereikbaar blijven.



Figuur 19, dynamische afsluiting Zandpad

Het idee voor een dynamische afsluiting van het Zandpad is afkomstig van een groep 3^e en 4^e jaars studenten van de Hogeschool Windesheim te Zwolle. In de mobiliteitsweek van deze school in november 2012 heeft de groep uit ca. 50 inzendingen de derde prijs gewonnen, voornamelijk vanwege de innovatieve inbreng.

Na een week intensieve bestudering van de vele in het verleden verrichte onderzoeken, kwam de groep studenten tot de conclusie dat voordelen van een extra brug niet opwogen tegen de kosten en de negatieve aspecten (cultuurhistorie/ landschappelijke waarden). Eenrichtingverkeer vond de groep geen goed idee vanwege de verplaatsing van het probleem naar met name Nieuwersluis.

4.4.1 Verkeersintensiteiten

De dynamische afsluiting van het Zandpad is doorgerekend met behulp van het Verkeersmodel Regio Utrecht versie 2.2 (VRU 2.2). De doorrekening is weergegeven in zgn. verschillenplots. De verschillenplots laten bij een wachttijd van ca. 2 minuten in beide richtingen de navolgende af- of toename van de gemiddelde verkeersintensiteiten zien:

Breukelen (figuur 20):

- Dannestraat (eenrichtingverkeer) -20%;
- Herenstraat (eenrichtingverkeer) - 5%;
- Brugstraat richting Vechtbrug - 52%; richting dorp: -39%;
- Zandpad (Brugstraat- Nieuweweg): richting Nieuweweg -56 %; richting Brugstraat -61%;
- Zandpad (Brugstraat- Proosdijweg): richting Proosdijweg – 67%; richting Brugstraat -47%;
- Laan van Gunterstein: +5%

Nieuwersluis (figuur 21):

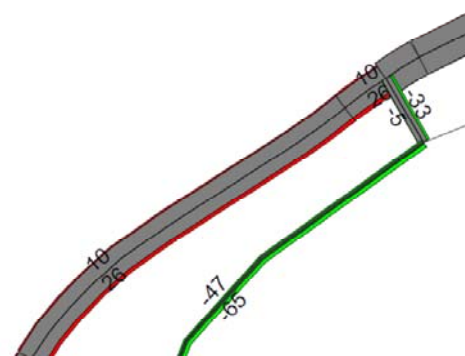
- Rijksstraatweg richting Breukelen + 10%; richting Nieuwersluis + 26%;
- Zandpad: richting Breukelen -47%; richting Nieuwersluis – 65%;

Maarssen:

- Zandpad: richting Breukelen -58%; richting Maarssen - 55%;
- Nieuwe Weg: richting Breukelen/ Maarssen: -33%



figuur 20, verschillenplot Breukelen



figuur 21, verschillenplot Nieuwersluis

4.4.2 Leefbaarheid

De sterke afname van de verkeersintensiteiten in Brugstraat en Dannestraat zal leiden tot verbetering van de leefbaarheid in deze straten, al blijft in de Brugstraat verkeer in twee richtingen rijden, met alle daardoor ontstane overlast van dien. De toename van de leefbaarheid in de Herenstraat is maar beperkt. Over de gehele linie wordt het Zandpad beduidend rustiger, waardoor de leefbaarheid voor met name fietsers hier flink toeneemt.

Verwacht was dat bij een dosering van het Zandpad de negatieve effecten voor Nieuwersluis beperkt zouden blijven. De doorrekening met het verkeersmodel geeft een ander beeld. Dit komt, doordat het model nogal wat doorgaand verkeer over het Zandpad berekend (van Loenen naar Maarssen "Oost", zoals Goudestein). Dit verkeer zal bij een dosering op het Zandpad de route over de Straatweg kiezen.

De verwachte toename van het verkeer komt neer op ca. 1000 motorvoertuigen per etmaal in noordelijke richting en ca. 450 motorvoertuigen in zuidelijke richting. De leefbaarheid in Nieuwersluis lijkt hierdoor bij een dosering juist meer af te nemen, dan bij de andere varianten.

Een groot pluspunt van de dynamische afsluiting is dat aan de knoppen kan worden gedraaid. Het verkeersmodel heeft gerekend met een wachttijd voor de barrier met ca. 2 minuten. Voor het doorgaand verkeer is dat 2 x 2 minuten, dus een flinke tijd. Bij het terugdraaien van de wachttijd naar bijv. 2 x 1 minuut zal het effect van de maatregel voor Brugstraat en Zandpad afnemen, maar zal voor Nieuwersluis de situatie gunstiger worden.

4.4.3 Doorstroming/ bereikbaarheid

In deze variant verbetert de bereikbaarheid van de Scheendijk vanuit Breukelen, doordat de Brugstraat minder druk wordt. Vanuit het Zandpad blijft het centrum Breukelen goed bereikbaar. In Nieuwersluis zal door de toename van het verkeer de doorstroming negatief worden beïnvloed. Zorgelijk is het verloop bij de dynamische afsluitingen zelf. Een wachttijd van twee minuten veroorzaakt een lange file voor de afsluitingen. Ter plaatse is eigenlijk geen ruimte voor deze wachtrij. Passerende fietsers worden, zonder aanpassingen van de infrastructuur ter plaatse, flink gehinderd. In de berekeningen is uitgegaan van een afsluiting in beide richtingen. Nader onderzocht moet worden of dit wel mogelijk is, ook weer gezien de beperkte ruimte. Wanneer blijkt dat er alleen maar in de richting van Breukelen kan worden gedoseerd, wordt het effect van de dynamische afsluiting met zeker de helft gereduceerd.

4.4.4 Handhaving

In een eerste reactie hebben brandweer en politie aangegeven een dynamische afsluiting als goede oplossing te zien, omdat hiervoor geen verdere handhaving noodzakelijk is (fysieke afsluiting).

4.4.5 Verkeersveiligheid

Door de afname van het verkeer zal de verkeersveiligheid toenemen in de Dannestraat, Brugstraat en Zandpad, behoudens bij de afsluitingen zelf, door mogelijk chaotische situaties ter plaatse.

4.4.6 Kosten

De kosten voor het aanbrengen van een dynamische afsluiting worden volgens een eerste ruwe begroting geraamd op € 175.000,-- excl. BTW. Hierin zijn begrepen de kosten voor een noodzakelijk geachte camerabewaking, i.v.m. de vandalismegevoeligheid.

Eventuele kosten voor het aanpassen van de infrastructuur ter plaatse van de afsluitingen zijn nog niet in de raming verwerkt.

Voor beheer en onderhoud dient rekening te worden gehouden met een bedrag van € 3.000,-- excl. BTW per jaar.

Met BRU is besproken of eventueel het geld dat voor een 2^e Vechtbrug in het vooruitzicht is gesteld voor dit doel kan worden aangewend. De reactie daarop was positief. Verwacht mag worden dat BRU, bij keuze van de variant dosering, hiervoor een bijdrage van 50% van de kosten voor rekening zal nemen.

4.4.7 Uitvoering(stermijn)

Voor de dynamische afsluiting zal een verkeersbesluit genomen moeten worden, met de daarvoor vastgestelde procedure.

Uitvoering van een proef met dynamische afsluiting lijkt lastig, vanwege de hoge investeringskosten.

4.4.8 Dynamische afsluiting Zandpad, voor en nadelen op een rijtje

Voordelen	Nadelen
Sterke afname verkeer Brugstraat en Dannestraat	Flinke toename verkeer Nieuwersluis
Beperkte toename leefbaarheid Brugstraat	Afname verkeersveiligheid Nieuwersluis
Beperkte verbetering doorstroming Brugstraat	Geringe toename verkeer Maarssen via route Driehoekslaan
Bereikbaarheid Centrum Breukelen vanuit Scheendijk en Zandpad verbeterd.	Matige toename verkeer Herenstraat
Sterke afname verkeer Zandpad (gele traject)	Risico op conflicten bij de afsluitingen
Sterke verbetering leefbaarheid Zandpad	Risico op filevorming bij de afsluitingen
Relatief snel te realiseren	Vandalismegevoelig
Beperkte verbetering (subjectieve) verkeersonveiligheid	Relatief hoge investeringslasten
Positief ontvangen door politie en brandweer	Relatief hoge beheerskosten
Mogelijkheden voor subsidiering door BRU	

4.5 Verkeerslichtenregeling Brugstraat

Zoals vermeld in paragraaf 3.3 heeft de begeleidingsgroep Verkeersregeling Centrum begin 2002 een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden het verkeer in de Brugstraat te reguleren met behulp van een verkeerslichtenregeling.

De proef is nooit verder uitgevoerd, omdat het dynamische verkeersmodel uitwees dat de staart van de file aan de zijde van de Dannestraat soms tot op de Straatweg zou komen te staan. De input voor het dynamische verkeersmodel was destijds de verkeersintensiteit in 1999 met een berekende autonome groei van 2,5% per jaar.

Inmiddels is door de reeds genomen maatregelen, door de verbreding van de A2 en door de economische crisis, de verkeersintensiteit ten opzichte van 1999 in de Brugstraat met ruim helft gereduceerd. Ten gevolge van deze afname zal hoogstwaarschijnlijk de rij wachtende auto's nu wel geheel binnen de Dannestraat en Markt opgevangen kunnen worden. Met oog hierop zijn de voor- en nadelen van een verkeerslichtenregeling opnieuw tegen het licht gehouden.

4.5.1 Verkeersintensiteiten

Uit het rapport van de begeleidingsgroep Verkeersregeling Centrum Breukelen blijkt dat door het plaatsen van verkeerslichten de capaciteit van de Brugstraat met ca. 15% zal toenemen. Dit zou ertoe kunnen leiden dat de verkeersintensiteit ook weer toeneemt.

Door het oponthoud dat de weggebruiker ondervindt bij de verkeerslichten, is de verwachting echter dat juist van een afname van de verkeersintensiteit sprake zal zijn. Dit geldt met name voor het doorgaande verkeer op het Zandpad. Volgens een eerste voorzichtige inschatting leidt een verkeerslichtenregeling dan ook tot een afname van de verkeersintensiteit op het Zandpad met ca. 10 % afnemen en op de Dannestraat, Brugstraat en Herenstraat met ca. 5%.

4.5.2 Leefbaarheid

Bij een verkeerslichtenregeling staan in de Brugstraat geen auto's opgesteld, ook niet bij een geopende brug. Dit betekent een verbetering van de luchtkwaliteit in de Brugstraat. In de Dannestraat zal daarentegen van een verslechtering van de luchtkwaliteit sprake zijn, omdat de wachtende rij auto's is verplaatst naar deze straat.

Een belangrijk voordeel, voor met name de Brugstraat is dat conflicten met tegemoet komend (auto)verkeer niet meer voor zullen komen, hetgeen een positieve uitwerking zal hebben op de leefbaarheid.

De leefbaarheid op Zandpad en Herenstraat zal tengevolge van de afname van de verkeersintensiteit licht toenemen.

4.5.3 Doorstroming/ bereikbaarheid

Door de toename van de capaciteit van de Brugstraat verbetert de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid. Door het ontbreken van een aparte opstelruimte voor de verkeerslichten aan de oostzijde van de Vecht, zal ook het doorgaande verkeer op het Zandpad voor de verkeerslichten moeten wachten. Dit beïnvloedt de doorstroming op het Zandpad in negatieve zin.

Uit het dynamisch verkeersmodel bleek dat de Straatweg regelmatig geblokkeerd wordt door de voor de verkeerslichten in de Dannestraat wachtende auto's. Zoals aangegeven in de inleiding van paragraaf 4.5. zal dit probleem, door de afname van de verkeersintensiteiten, waarschijnlijk niet meer aan de orde zijn. Wel zal sprake zijn van een wachtrij ter hoogte van de Brouwerij. Hierdoor wordt de uitrit van de brandweergarage geblokkeerd. Dit bezwaar kan echter worden ondervangen door de verkeerslichten te koppelen aan de meldingen via de Alarm Centrale.

Bij de keuze voor een verkeerslichtenregeling zullen een aantal aspecten nader moeten worden onderzocht:

- Wat te doen met het (auto)verkeer dat nu (illegaal) vanaf de Kerkbrink de Brugstraat inrijdt? Bij een verkeerslichtenregeling moet dit echt onmogelijk worden gemaakt - anders ontstaan er alsnog conflicterende situaties - of moet dit juist worden toegestaan (opheffen linksafgebod). In het laatste geval moeten ook op de Kerkbrink verkeerslichten worden geplaatst. Voordeel daarvan is dat het verkeer richting Brugstraat zich, behoudens op vrijdag kan verspreiden over twee toegangswegen en daardoor de overlast in de Dannestraat beperkt blijft.
- Wat te doen met de fietsers? Moet hiervoor een apart opstelvak voor de auto's worden gemaakt, zodat het langzaam verkeer een voorkeurspositie krijgt?
- Hoe moet het verkeer na gesloten Vechtbrug worden afgewikkeld? Eerst het verkeer op het Zandpad (om ruimte te bieden) of juist andersom, zoals nu het geval is?
- Is het wenselijk om aan de oostzijde één poot af te laten vallen door het instellen van eenrichtingverkeer op de Laan van Gunterstein?

4.5.4 Handhaving

Een discussiepunt bij de begeleidingsgroep Verkeersregeling Centrum Breukelen was of fietsers en bromfietsers ook zouden moeten wachten voor de verkeerslichten. Juridisch is gebleken dat voor fietsers en bromfietsers geen uitzondering kan worden gemaakt. Het risico dat fietsers en bromfietsers het rood licht negeren is bijzonder groot. De maatregel wat dit aspect betreft dan ook lastig te handhaven, zeker in geval van een geopende Vechtbrug. Een vooruitgeschoven opstelvak voor fietsers en bromfietsers biedt hiervoor mogelijk een oplossing

4.5.5 Verkeersveiligheid

Door het reguleren van de verkeersstromen zal de (subjectieve) verkeersveiligheid in de Brugstraat flink toenemen. Een probleem kan worden veroorzaakt door de fietsers en bromfietsers die de verkeerslichten negeren en daarmee (onverwacht) tegen het verkeer in rijden. Nader zal onderzocht moeten worden hoe dit bezwaar het beste kan worden ondervangen.

4.5.6 Kosten

De kosten voor het aanbrengen van verkeerslichtenregeling in de Brugstraat bedragen volgens een eerste zogenaamde 40%- raming ca. € 190.000,--excl. BTW. Een definitieve raming kan pas worden afgegeven na uitwerking van de in paragraaf 4.5.3 gestelde vragen en nadat daarvoor offertes zijn ingediend.

Voor beheer en onderhoud dient rekening te worden gehouden met een bedrag van € 1.500,-- excl. BTW per jaar.

In de voorbespreking hierover heeft het BRU aangegeven bereid te zijn om de toegezegde bijdrage voor een 2^e Vechtbrug anders in te vullen, mits met de alternatieve maatregel hetzelfde effect ten aanzien van leefbaarheid en veiligheid wordt bereikt als bij een extra brug. De maximale bijdrage zal in positief geval 50% van de kosten bedragen.

4.5.7 Uitvoering(stermijn)

Voor de verkeerslichtenregeling zal een verkeersbesluit genomen moeten worden, met de daarvoor vastgestelde procedure. Voorts dient een vergunning te worden aangevraagd bij AGV voor een zinker door de Vecht. Hierbij moet rekening worden gehouden met een proceduretijd van ca. 4 maanden. Het aanbrengen van een verkeersregeling dit jaar moet mogelijk kunnen zijn.

Uitvoering van een proef met verkeerslichten is lastig, vanwege de hoge investeringskosten. De lichten zullen minimaal, middels detectielussen verkeersafhankelijk moeten kunnen werken. Daarom volstaat het, ook in de proef, niet met het plaatsen van mobiele verkeerslichten als bijvoorbeeld bij een wegafzetting.

4.5.8 Verkeerslichtenregeling Brugstraat, voor en nadelen op een rijtje

Voordelen	Nadelen
Toename capaciteit en daarmee doorstroming Brugstraat.	Geen afname verkeer in Brugstraat, Herenstraat, Dannestraat en Zandpad.
Verbetering leefbaarheid Brugstraat door wegvallen conflicterende verkeersstromen.	Klein risico dat de staart van de file het doorgaande verkeer op de Straatweg blokkeert.
Verbetering bereikbaarheid Centrum Breukelen vanuit Scheendijk en Zandpad.	File voor verkeerslichten blokkeert de uitrit van de brandweer (Brouwerij).
Verbetering leefbaarheid Zandpad door afname verkeer	Verkeerslichten Zandpad blokkeren ook het doorgaande verkeer.
Verbetering (subjectieve) verkeersonveiligheid.	Relatief hoge investeringslasten.
Relatief snel te realiseren.	Relatief hoge beheerskosten.
Geen toename verkeersintensiteiten in Nieuwersluis.	Vandalismegevoelig.
	Risico van negeren verkeerslichten door (brom)fietsers.

4.6 Combinatie dosering Zandpad en verkeerslichtenregeling Brugstraat

Een combinatie van een dynamische afsluiting van het Zandpad (4.4) en een verkeersregeling in de Brugstraat (4.5) is vanwege de relatief hoge kosten (ruim. € 365.000,-- excl. BTW) nog niet verder doorgerekend. In de samenvatting (tabel hoofdstuk 6) is globaal aangegeven wat naar verwachting de effecten van de combinatie zullen zijn.

Toch biedt deze variant mogelijkheden: Door het lagere verkeersaanbod op het gehele traject zullen de bezwaren van een verkeerslichtenregeling (blokkeren routes) afnemen. Een bezwaar van de dosering, namelijk dat in de Brugstraat verkeer in twee richtingen blijft rijden, vervalt door de inbreng van de verkeerslichtenregeling.

Een groot voordeel van de combinatie is dat een zeer flexibel systeem ontstaat, omdat zowel bij de verkeerslichtenregeling als bij de dosering aan de knoppen kan worden gedraaid. Hierdoor zou net zo lang "gesleuteld" kunnen worden tot een goed evenwicht is ontstaan. Ook zou hierbij flexibel kunnen worden omgegaan met de extra verkeersdruk in het zomerseizoen.

4.7 Zijn er in de gemeente Stichtse Vecht nog andere locaties kansrijk voor een vervangende Vechtbrug?

Gezocht is naar een locatie buiten de grenzen van de voormalige gemeente Breukelen die naast een positieve uitstraling voor Breukelen ook een meerwaarde voor het oplossen van de verkeersproblemen elders in de gemeente zou kunnen geven. De locatie moet voldoen aan de volgende minimale randvoorwaarden:

- Tussen de locatie en de (Rijks)straatweg moet voldoende ruimte aanwezig zijn voor wachtende automobilisten bij geopende brug;
- Toegangsweg naar de brug mag geen percelen doorkruisen met grote cultuurhistorische, landschappelijke en/of ecologische waarden;
- De toegangsweg/ brug mag niet in de directe nabijheid liggen van objecten met grote cultuurhistorische, landschappelijke en/of ecologische waarde;
- De nieuwe brug moet goed inpasbaar zijn in het landschap;
- De nieuwe brug mag niet leiden tot ongewenste verkeersstoenames op de toeleidende wegen.

4.7.1 Een brug tussen Breukelen en Nieuwersluis

Een nieuwe brug op een locatie tussen Breukelen en Nieuwersluis zou een positieve bijdrage kunnen leveren aan de verkeersproblematiek in de kern van Nieuwersluis. De brug zou, samen met de Vechtbrug in Nieuwersluis en een gedeelte van het Zandpad als bypass kunnen fungeren voor de dichtgeslibde Rijksstraatweg in de kern.

Groot bezwaar daarvan is dat ter plaatse het Zandpad een echte verkeersfunctie gaat krijgen. Tussen Breukelen en Nieuwersluis is echter geen enkele locatie te vinden die voldoet aan de minimale randvoorwaarden. De gehele strook kenmerkt zich door een aaneenschakeling van monumentale panden en cultuurhistorisch landschappen.

Conclusie: ten noorden van Breukelen is geen geschikte locatie voor een extra Vechtbrug te vinden.

4.7.2 Een brug tussen Breukelen en Maarssen

Een brug tussen Breukelen (ten zuiden van de Woerdenseweg) en Maarssen zou mogelijk ook een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersproblematiek voor Maarssen Dorp (afname verkeer route Huis ten Boschstraat – Parkweg – Kerkweg/ Binnenweg). Daarin schuilt gelijk het grootste gevaar: als de route vanaf het Zandpad naar de Straatweg via de nieuwe brug te aantrekkelijk wordt, krijgt deze een aanzuigende werking voor het verkeer op de route Dr. Plesmanlaan – Driehoekslaan – Zandpad. Deze aantrekkende werking wordt groter naarmate de brug dichterbij Maarssen komt te liggen.

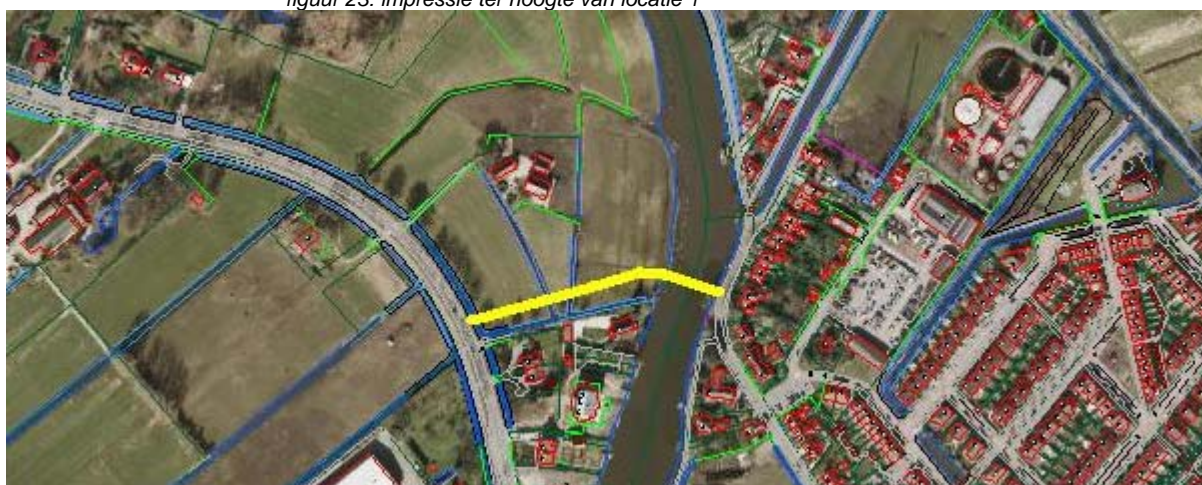
In het kader van de voorliggende studie is alleen nog maar gekeken of er fysiek mogelijkheden zijn voor een 2^e brug tussen de Woerdenseweg en de komgrens van Maarssen, die (enigszins) voldoen aan de randvoorwaarden met betrekking tot afstand, cultuurhistorie, landschap en ecologie. In dat licht komen twee locaties in aanmerking: locatie 1, even ten zuiden van de Maarssensebroeksedijk Oost en in mindere mate locatie 2 tegenover de aansluiting Zandpad – Machinekade. In figuur 22 zijn deze locaties weergegeven. De luchtfoto's (figuren 23 en 24) geven een impressie.



figuur 22, mogelijke locaties voor een brug tussen Breukelen en Maarssen



figuur 23: impressie ter hoogte van locatie 1



figuur 24: impressie ter hoogte van locatie 2

Om aan te geven of de locaties 1 en 2 echt een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersproblematiek in Breukelen en Maarssen, maar vooral of een brug op deze locaties inpasbaar is en op draagvlak kan rekenen, is een uitgebreid onderzoek noodzakelijk, waaronder doorrekening van de verkeerstroom met behulp van het verkeersmodel Regio Utrecht. Over een eventuele geschiktheid worden in dit rapport dan ook verder geen uitspraken gedaan.

5 Samenvatting

Om de problematiek ten aanzien van het verkeer en leefbaarheid in het centrum van Breukelen adequaat aan te pakken, biedt een tweede (vervangende) brug over Vecht een oplossing. In de Verkeersvisie Kern Breukelen (2010) wordt dit onderschreven. De raad van de gemeente Breukelen heeft op basis hiervan besloten tot de aanleg van zo'n vervangende brug, maar heeft in november 2010 de finale besluitvorming overgedragen aan de raad van gemeente Stichtse Vecht. Volgens de Ladder van Verdaas (paragraaf 4.1) is de aanleg van nieuwe infrastructuur (extra brug) pas aan de orde als alle andere varianten van lagere orde onvoldoende resultaat opleveren.

In het verleden (terugblik, hoofdstuk 3) zijn al vele onderzoeken uitgevoerd, vooral gericht op de locatie van een mogelijke 2^e Vechtbrug. Een aantal varianten hierop, eenrichtingverkeer, regulering middels verkeerslichten en dosering van het verkeer op het Zandpad via dynamische afsluiting, waren tot dusver niet of onvoldoende bekeken. In hoofdstuk 4 wordt hier alsnog invulling aan gegeven.

In onderstaande tabel zijn de voor- en nadelen van de onderzochte varianten in matrixvorm aangegeven. Hierbij is de bijdrage voor de afname van de verkeersintensiteit, de verbetering van de leefbaarheid, de verbetering van de bereikbaarheid/doorstroming en de verbetering van de (subjectieve) verkeersveiligheid uitgedrukt in 0 (neutraal), + (geringe bijdrage), ++ (groen: flinke bijdrage), - (oranje: geringe afname) en -- (rood: flinke afname).

In de tabel zijn de investeringskosten als volgt weergegeven: 0 (kosten < € 25.000), - (oranje: kosten hoger dan € 25.000 maar lager dan € 250.000,-) en -- (rood: kosten hoger dan € 250.000,-).

Criterium	Criterium specifiek	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6
		Eenrichting verkeer Brugstraat, Breukelen uit	Eenrichting verkeer Brugstraat, Breukelen in	Dynamische afsluiting Zandpad (dosering)	Verkeerslichten regeling Breukelen	Combinatie dosering en verkeerslichten
Verkeersintensiteit	Brugstraat	++	++	++	o	+
	Herenstraat	++	--	o	o	o
	Dannestraat	-	++	+	o	o
	Zandpad	+	+	++	+	++
	Nieuwersluis	--	--	--	o	-
Leefbaarheid	Brugstraat	++	++	+	++	++
	Herenstraat	++	--	o	o	o
	Dannestraat	o	++	o	-	o
	Zandpad	+	+	++	+	++
	Nieuwersluis	--	--	--	o	-
Doorstroming	Brugstraat	++	++	+	++	++
Bereikbaarheid	Scheendijk/Zandpad	++	--	+	+	+
	Breukelen Centrum (P)	--	+	+	+	+
Handhaving		-	--	--	--	--
Verkeersveiligheid	Brugstraat	++	++	+	++	++
	Herenstraat	++	--	o	o	o
	Dannestraat	o	++	+	o	+
	Zandpad	+	++	++	+	+
	Nieuwersluis	--	--	--	o	-
Uitvoering	Invoering dit jaar mogelijk	+	+	+	+	+
	Proef mogelijk	+	+	-	-	-
Kosten	Investering	o	o	-	-	--
	Beheer en onderhoud	o	o	-	-	--

6 Conclusie en aanbevelingen

6.1 Conclusie

De destijds door de raad van Breukelen geformuleerde doelstellingen ten aanzien van de verkeersintensiteiten op het Zandpad en in de Brugstraat zijn door tal van genomen maatregelen, maar veroorzaakt door externe factoren als verbreding van de A2 en de economische crisis behaald. Wat niet is gelukt, is dat door deze verkeersafname de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming in de Brugstraat ook echt is toegenomen.

Met een extra Vechtbrug, waarbij de Brugstraat autovrij wordt gemaakt, wordt hiervoor de ultieme oplossing geboden. Des te lager de verkeersintensiteiten worden, des te meer kan echter de vraag worden gesteld of in deze tijd van economische crisis de investering en vooral de impact van de extra Vechtbrug op landschap en cultuurhistorie nog wel verantwoord is.

Gezien de doelstellingen ten aanzien van verkeersintensiteiten zijn behaald, is het zaak te focussen op die alternatieve maatregelen die bijdragen tot de nog niet behaalde resultaten, namelijk verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in met name de Brugstraat.

Uit de matrix in hoofdstuk 5 kan worden afgeleid dat als *alternatief* voor een tweede Vechtbrug het instellen van eenrichtingverkeer in de Brugstraat ten aanzien van deze aspecten het meeste rendement oplevert. Een groot bezwaar van deze maatregel is, dat het probleem in feite wordt verplaatst naar Maarssen en vooral naar Nieuwersluis. In Nieuwersluis staat de verkeerdruk de leefbaarheid en verkeersveiligheid al onder grote druk. Een verdere vermindering druist in tegen de hoofdpunten van beleid uit de verkeervisie. Daarmee valt de optie eenrichtingverkeer in de Brugstraat in feite af.

De matrix in hoofdstuk 5 laat zien dat maatregel 4.5, een verkeerslichtenregeling in de Brugstraat, ook een positief effect heeft op de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming in de Brugstraat, maar dat daarbij niet probleem wordt afgewenteld op andere straten. Hiermee kan, ondanks het feit dat in het verleden de proef als moeilijk uitvoerbaar naar de zijlijn is geschoven, het instellen van een verkeerslichtenregeling gezien worden als een kansrijk alternatief voor een 2^e Vechtbrug.

Een aandachtspunt bij alle varianten is het landbouwverkeer dat nu nog door het centrum van Breukelen mag rijden. In de bestaande lengtebeperking voor de Dannestraat en Brugstraat is landbouwverkeer uitgezonderd. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in deze straten zou het wenselijk zijn deze uitzondering in te trekken.

In de uitwerking lijkt het de moeite waard te onderzoeken of eenrichtingverkeer op de Laan van Gunterstein haalbaar is. Deze maatregel is beschreven bij variant 4.2, eenrichtingverkeer Breukelen uit, maar ook zeker interessant bij de overige varianten. Eenrichtingverkeer op de Laan van Gunterstein (voor gemotoriseerd verkeer alleen rijden in de richting Scheendijk) is interessant, omdat deze maatregel aan drie kanten snijdt:

- De route (fietsstraat) wordt veiliger en comfortabeler voor de doelgroep;
- Minder verkeersaanvoer bij de Vechtbrug, waardoor wellicht de groencyclus verkort kan worden;
- Op de Laan van Gunterstein ontstaat ruimte voor het aanbrengen van een tiental parkeerplaatsen voor kort bezoek aan het Centrum.

Belangrijk is dat voor de maatregelen (verkeerslichtenregeling Breukelen Centrum en eventueel eenrichtingverkeer op de Laan van Gunterstein) draagvlak wordt verkregen. Hierbij moet vooral worden gedacht aan de bewoners van Dannestraat, Brugstraat, Herenstraat, Zandpad en Scheendijk in Breukelen en de ondernemers van Breukelen Centrum, Zandpad en Scheendijk.

6.2 Aanbevelingen

Uit voorliggende discussienota 2^e Vechtbrug vloeien de volgende aanbevelingen voort:

- Afzien van de bouw van een tweede Vechtbrug, op welke locatie dan ook;
- Om de doorstroming, verkeerveiligheid en leefbaarheid in met name de Brugstraat te verbeteren, de verkeersstromen door deze straat reguleren middels een dynamische verkeerslichtenregeling;
- Een klankbordgroep oprichten, bestaande uit bewoners van de Dannestraat, Brugstraat, Herenstraat, Zandpad, Scheendijk in Breukelen en eventueel uit Maarssen en Nieuwersluis, de ondernemers van Breukelen Centrum, Zandpad en Scheendijk en vertegenwoordigers van brandweer, politie, Fietzersbond, Vechtplassencommissie, Kamer van Koophandel en Ondernemersvereniging Stichtse Vecht;
- Een projectgroep samenstellen, bestaande uit medewerkers van de teams ruimtelijke ontwikkeling (Verkeer en RO), wijken en kernen (specialist verkeersregelininstallaties en specialist brugbediening), juridische zaken en financiën;
- De projectgroep opdracht geven om in nauw overleg met de klankbordgroep voor de dynamische verkeerslichtenregeling de beste variant uit te werken en voorstellen te doen inzake een eventueel eenrichtingverkeer op de Laan van Gunterstein;
- Met het BRU in overleg treden over een brede inzet van de bijdrage voor een 2^e Vechtbrug;
- De raad in de vergadering van 1 oktober 2013 verzoeken ten laste van de reserve 2^e Vechtbrug het voor de verkeerslichtenregeling benodigde krediet beschikbaar te stellen.
- Eén seizoen na de plaatsing van de verkeerslichtenregeling samen met de klankbordgroep de maatregelen evalueren en indien noodzakelijk aanscherpen.