

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 140346 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl
info@stichtsevecht.nl

Raadsvoorstel

Onderwerp

Evaluatie Brugstraat - Breukelen

Begrotingswijziging

N.v.t.

Datum raadsvergadering

20 december 2016

Datum commissievergadering

22 november 2016 en
6 december 2016

Commissie

Fysiek Domein

Portefeuillehouder

P.F. de Groene

Organisatie onderdeel

Ontwikkeling

E-mail opsteller

kees-jan.arens@stichtsevecht.nl

Telefoonnummer opsteller

0346 25 43 19

Registratie nummer

Z/14/39185-VB/16/07326

Aan de gemeenteraad

Voorgesteld Besluit

1. Instemmen met de conclusie van de evaluatie van de Brugstraat in Breukelen dat de genomen maatregelen op dit moment het gewenste effect hebben met uitzondering van het zware landbouwverkeer.
2. Kennisnemen van de oplossingen die in paragraaf 4.4.4. van de (concept) nota D van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan worden aangedragen ten aanzien van het (zware) landbouwverkeer door de Brugstraat.
3. Te zijner tijd bij behandeling van nota D in de raad, de keuze maken welke maatregelen doorgevoerd zullen worden.

Samenvatting

Op 23 april 2013 is het college, op basis van de discussienota 2^e Vechtbrug tot de conclusie gekomen dat de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming in het centrum van Breukelen wellicht ook op een andere wijze verbeterd zou kunnen worden en dat een tweede Vechtbrug in of nabij Breukelen hiervoor niet de oplossing is. Het college heeft hierbij gekozen voor de optie van een dynamische verkeerslichtenregeling in de Brugstraat.

In de werksessie van 15 mei 2013 vond hierover een peiling plaats. De werksessie kon zich in grote lijnen vinden in deze gedachtegang. De werksessie kon instemmen met het oprichten van een klankbordgroep om de problematiek in de Brugstraat in Breukelen gezamenlijk aan te pakken. Daarnaast kon de werksessie zich vinden in het voorstel om de genomen maatregelen te evalueren. Deze evaluatie wordt hierbij aan uw raad aangeboden.

OPLOSSING DYNAMISCHE VERKEERSLICHTENREGELING

Samen met een brede klankbordgroep ('klankbordgroep VRI Brugstraat'), bestaande uit bewoners, ondernemers en belangengroepen is vanaf juli 2013 in vele vergaderingen gekeken hoe aan een dynamische verkeerslichtenregeling het beste vorm gegeven kan worden. Deze klankbordgroep heeft zich gebogen over het vraagstuk om de leefbaarheid, bereikbaarheid en de doorstroming van de Brugstraat in Breukelen te verbeteren.

Op basis van tellingen, observaties en proeven kwam de klankbordgroep gaandeweg tot de conclusie dat een dynamische verkeerslichtenregeling niet tot het gewenste resultaat leidt. Sterker nog, doordat ook de rechtdoorgaande bewegingen vanuit de Dannestraat en het Zandpad door de verkeerslichten worden tegengehouden, wordt ernstig inbreuk gedaan op de doelstelling om de bereikbaarheid te behouden en de doorstroming te verbeteren.

GESLAAGDE PROEF EN EVALUATIE IN 2014

De klankbordgroep was van mening dat de problematiek in de Brugstraat in Breukelen effectiever kan worden aangepakt door het volgende pakket van maatregelen:

- Herinrichting van de Brugstraat, Dannestraat (gedeelte tussen Kerkvaart en Kerkbrink) en Herenstraat (alleen de 'kop' van de Kerkbrink) volgens het Shared-Space-beginsel.
- Op vijf drukke weekenden op de kruisingen Brugstraat/Zandpad/Laan van Gunterstein en Brugstraat/Dannestraat/Herenstraat verkeersregelaars inzetten.
- Landlichten aanbrengen om na de geopende Vechtbrug het verkeer te reguleren, waarbij eerst aan fietsers een vrije doorgang wordt verleend. Het landlicht aan de westzijde komt hierbij aan het einde van de Dannestraat te staan waardoor de Brugstraat in beginsel vrij blijft van wachtende auto's.

Na een proef van drie maanden in de zomer van 2014 waarbij een voorschot werd genomen op de herinrichting van de Brugstraat heeft de klankbordgroep unaniem aangegeven dat de proef geslaagd genoemd mag worden. In het voorjaar van 2015 is de Brugstraat heringericht.

EVALUATIE VAN DE GENOMEN MAATREGELLEN IN 2016

Op 9 december 2014 heeft het college een positief besluit genomen om de effecten van de voorgestelde maatregelen in de Brugstraat een jaar na realisatie (voorjaar 2016) te evalueren. In onderliggend voorstel wordt deze evaluatie uiteengezet.

Om niet te wachten tot de definitieve evaluatie een jaar na oplevering (voorjaar 2016) van de heringerichte Brugstraat, heeft er in januari 2016 een tussenevaluatie plaatsgevonden met de klankbordgroep. De tussenevaluatie was bedoeld om de door de klankbordgroep gesignaleerde urgente knelpunten meteen aan te pakken. Voorafgaand aan deze tussenevaluatie is aan de klankbordgroep gevraagd knelpunten aan te leveren met betrekking tot de heringerichte Brugstraat. Alle ingebrachte knelpunten zijn tijdens de tussenevaluatie besproken. Zie bijlage 1.

Uit deze bijeenkomst zijn belangrijke opmerkingen, ideeën en wensen opgehaald. Op basis van deze uitgebreide input is besloten om voor de definitieve evaluatie geen bijkomst meer te plannen maar deze evaluatie schriftelijk (per e-mail) te houden.

Bijlagen

1. Gespreksverslag evaluatie Brugstraat
2. Paragraaf 4.4.4 uit (concept) GVVP Stichtse Vecht deel D, Beleidsnota auto-, vracht- en landbouwverkeer

Doel en beoogd maatschappelijk effect

De herinrichting van de Brugstraat in Breukelen heeft als doel om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren.

Relatie met bestaand beleid en regelgeving

De herinrichting van de Brugstraat past binnen de beleidsuitgangspunten van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan. Beleidsuitgangspunt 11 uit deel A van het GVVP geeft aan dat benutting van infrastructuur voor nieuwe infrastructuur komt. Bij het vinden van een evenwicht tussen leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming/bereikbaarheid moet eerst worden onderzocht of dit evenwicht niet te behalen is door bijvoorbeeld mobiliteitsbeleid, slimmer rijden of beter benutten van de weg, voordat gedacht wordt aan nieuwe infrastructuur.

Argumenten

1.1 Is de verkeersveiligheid toegenomen (objectief en subjectief)?

OBJECTIEF

Uit de verschillende metingen die verricht zijn, blijkt dat de gemeten snelheid onder de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur ligt, die geldt in de Brugstraat. Voor het weergeven van de snelheid gebruiken we de V85: 85% van het verkeer rijdt deze snelheid of langzamer. Op twee verschillende locaties in de Brugstraat is de snelheid gemeten: vlak voor de Vechtbrug en halverwege de Brugstraat. Uit het meetpunt bij de brug blijkt dat de V85, 29 kilometer per uur bedraagt. Uit het meetpunt in het midden van de Brugstraat komt eveneens een V85 van 29 kilometer per uur. De conclusie luidt dan ook dat uit de meetgegevens blijkt dat de maximum gereden snelheid past bij de inrichting van de weg. Hierbij moet opgemerkt worden dat er in de Brugstraat een adviessnelheid geldt van 15 kilometer per uur. Deze snelheid wordt door de klankbordgroep als meer passend ervaren.

De objectieve verkeersonveiligheid kan worden ontleed aan de registratie van ongevallen door de politie. Via het computerprogramma ViaStat zijn deze voor ons toegankelijk. Aangezien vrijwel nooit een proces-verbaal wordt opgemaakt bij zogenoemde 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 geregistreerde ongevallen in de periode 2001 t/m 2014.

SUBJECTIEF

De klankbordgroep is verdeeld over de beleving van de gereden snelheid in de Brugstraat. De Fietzersbond afdeling Stichtse Vecht is positief terwijl een aantal bewoners uit de Brugstraat dit anders ervaart. Wel is de klankbordgroep het er unaniem over eens dat een digitale snelheidsdisplay (smiley) een positief effect heeft op de gereden snelheid. De smiley die een aantal weken als proef heeft gehangen bij de brug over de Vecht heeft effect volgens de bewoners van de Brugstraat. Het voorstel is om een permanente smiley op te hangen als wens van de klankbordgroep. Deze wens is inmiddels ingewilligd.

1.2 Leidt het ruimere profiel tot meer verkeer?

Uit de verkeerstellingen blijkt een toename van het verkeer in de Brugstraat in Breukelen. Het aantal motorvoertuigen is toegenomen van 2.000 in 2013 naar 2.426 in 2015. Dit wordt mogelijk veroorzaakt door het economisch herstel of door de verbreding van het profiel in de Brugstraat zelf. Voor het behalen van een evenwicht tussen doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid is het gewenst aan de gemiddelde werkdagintensiteit een maximum te verbinden. In het GVVP deel A is dit maximum voor de Brugstraat vastgesteld op 2.500

motorvoertuigen per gemiddelde werkdag (per etmaal). De toename is zorgelijk. Regelmatige monitoring is dan ook gewenst. Als blijkt dat er een structurele overschrijding is, dan zijn verkeersremmende maatregelen (op het Zandpad) gewenst.

1.3. Is het aantal van vijf weekenden voor de inzet van verkeersregelaars voldoende?

Gelet op de doorstroming is er (nog) geen aanleiding geweest om verkeersregelaars in te zetten. Het ontbreken van verkeersregelaars heeft (nog) niet tot problemen geleid. Bij evenementen of hele drukke weekenden is de inzet van verkeersregelaars nog steeds mogelijk.

1.4. Kunnen landlichten zorgen voor betere doorstroming?

Landlichten zijn noodzakelijk voor de beveiliging van beweegbare bruggen en kunnen tevens ingezet worden voor de regulering van de verkeersstromen. Ze kunnen dienen ter ondersteuning van de slagboom in de Brugstraat. De landlichten zijn een extra maatregel om de doorstroming te bevorderen. Het plaatsen van (extra) landlichten wordt betrokken bij de renovatie van de brug over de Vecht. Verwacht wordt dat de doorstroming verder verbetert. Opgemerkt moet worden dat een aantal leden van de klankbordgroep de plaatsing van landlichten totaal niet ziet zitten.

1.5. Leidt de heringerichte Brugstraat nog tot neveneffecten?

Het neveneffect van de heringerichte Brugstraat is dat er meer gestopt en geparkeerd wordt in de Brugstraat omdat voertuigen elkaar makkelijker kunnen passeren ten opzichte van de oude situatie. Een geparkeerde auto blokkeert niet meer de Brugstraat zoals dat voor de herinrichting wel het geval was. Daarnaast wordt er minder op tegemoetkomend verkeer gewacht door het bredere wegprofiel: passeren gaat immers makkelijker.

Politie is hiervan op de hoogte en gevraagd (extra) te handhaven op stoppen en parkeren in de Brugstraat.

2.1 Is de leefbaarheid verbeterd; is de doorstroming verbeterd?

De doorstroming in de Brugstraat is verbeterd. De leefbaarheid van de Brugstraat is hiermee aanzienlijk verbeterd maar staat nog onder druk van het (zware) landbouwverkeer. Deze klachten komen naar voren uit de klankbordgroep. In deel D van het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan wordt een aantal maatregelen nader uitgewerkt om dit (landbouw)verkeer te beperken/weren, het aantal personenauto's op het Zandpad terug te dringen en de (fiets)veiligheid te verhogen.

Vaststelling in uw raad is voorzien begin 2017. Hieronder een korte weergave van de voorgestelde maatregelen:

- a. Ochtendspitsafsluiting van het Zandpad tussen de Nieuweweg en de Proosdijweg van 07:00-09:00uur met uitzondering van aantoonbare bestemming in noordelijke richting.
- b. Ochtendspitsafsluiting van het Zandpad tussen de Proosdijweg en de Laan van Gunterstein van 07:00-09:00uur met uitzondering van aantoonbare bestemming in zuidelijke richting.
- c. Verplichte routing voor vrachtverkeer van en naar de Scheendijk via de Proosdijweg, Zandpad, Randweg Loenen aan de Vecht naar N201.
- d. Verplichte routing voor vrachtverkeer van en naar Schulp Vruchtensappen via Zandpad, Driehoekslaan, Dr. Plesmanlaan, Sweserengseweg en N230.
- e. Lengtebeperking op het Zandpad van 9m op het wegvak tussen Schulp en de Proosdijweg, met uitzondering van vergunninghouders.

Een eerste stap is gezet door de betreffende agrariërs aan te schrijven en hen erop te wijzen dat bij de bocht Dannestraat-Kerkbrink fysieke maatregelen getroffen worden (en inmiddels uitgevoerd zijn) om het moeilijk of misschien zelf onmogelijk te maken vanaf de Kerkbrink de Brugstraat in te rijden of omgekeerd. Dit behoort nog bij het voorstel om de Brugstraat/Herenstraat en Dannestraat in te richten volgens het Shared-Space-beginsel.

De burgemeester en portefeuillehouder hebben recentelijk overleg gevoerd met LTO en politie om oplossingsrichtingen te bespreken. Een en ander zal in het Driehoeksoverleg verder aan de orde worden gesteld.

Kanttekeningen

1.1 Brugstraat juist aantrekkelijker door herinrichting

Door herinrichting van de Brugstraat is de doorstroming verbeterd. De Brugstraat is (weer) aantrekkelijker geworden voor autoverkeer. Bij overschrijding van het door de raad vastgestelde maximum aantal motorvoertuigen van gemiddeld 2.500 per werkdag moeten mogelijk aanvullende maatregelen genomen worden. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld een spitsafsluiting, lengte- en/of breedtebeperking.

1.2 Het pakket aan maatregelen zorgt vooralsnog niet tot minder landbouwverkeer door de Brugstraat, Dannestraat en Herenstraat

Een belangrijk probleem ten aanzien van de doorstroming, leefbaarheid, verkeersveiligheid en trillingshinder wordt veroorzaakt door het soms zeer brede en zware landbouwverkeer dat over de Vechtbrug in Breukelen rijdt. Dit landbouwverkeer mag, krachtens de huidige verkeersbesluiten, gewoon door de Brugstraat rijden, ook is het soms meer dan drie meter breed. De politie kan hier dan ook niet tegen optreden. Wel zou dit kunnen ten aanzien van het linksafgebod vanaf de Kerkbrink, het rechtdoor rijden vanaf de Brugstraat de Kerkbrink op (tegen het verkeer in) en de aslastbeperking op de Vechtbrug zelf (4,8t), maar de politie is hiertoe dusver niet bereid (zie opmerking hierboven over Driehoeksoverleg).

De klankbordgroep is vrijwel unaniem van mening dat dit zware landbouwverkeer niet in de kern van Breukelen thuis hoort. Met LTO en individuele agrariërs hebben we al verschillende keren (ook met de klankbordgroep erbij) gezamenlijk over de problematiek gesproken. Dit heeft echter nog niet geleid tot een bevredigende oplossing geleid.

Communicatie

De herinrichting van de Brugstraat is via een intensief participatief proces tot stand gekomen waarin nauw samengewerkt is met de klankbordgroep. De klankbordgroepleden zijn meerdere keren bijeengekomen en per e-mail benaderd om hun wensen, ideeën en knelpunten te ventileren. Daarnaast is er een tussenevaluatie-bijeenkomst geweest waarin ieders knelpunten één voor één zijn langsgelopen.

Financiën, risico's en indicatoren

1.1 Geen oplossing voor landbouwverkeer

Het uitblijven van een oplossing voor het (zware) landbouwverkeer dat door de Brugstraat rijdt is een risico. Als dit onverminderd doorgaat, tast het de leefbaarheid van de Brugstraat aan en wordt deze doelstelling niet gehaald.

1.2 Beperking van het landbouwverkeer leidt tot verplaatsen van het probleem.

Het opleggen van een beperking voor het landbouwverkeer in de Brugstraat leidt tot het afwentelen van het probleem op de andere kernen. Bezwaar hiervan is dat landbouwverkeer om moet rijden via Nieuwersluis of Maarssen. Hierbij wordt de afstand langer en verplaatst het probleem zich.

Vervolg

De leefbaarheid in de Brugstraat staat nog onder druk van één knelpunt: zwaar (landbouw)verkeer. Oplossingen hiervoor worden aangedragen in deel D van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan dat begin 2017 aan uw raad ter besluitvorming wordt aangeboden. Een andere mogelijke oplossing is de aanleg van een tweede Vechtbrug in Breukelen. Dit onderwerp wordt eind 2016 aan uw raad ter besluitvorming aangeboden.

25 oktober 2016

Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht

Gemeentesecretaris

Burgemeester