



VERVOLGONDERZOEK VERKEER HOFLAND-OOST

GEMEENTE MONTFOORT

gemeente MONTFOORT





VERVOLGONDERZOEK VERKEER HOFLAND-OOST

GEMEENTE MONTFOORT

Datum:

10 september 2010

Uitvoering:

VIA

H. (Hessel) de Jong

W.K. (Walter) Swolfs

Projectcode: VNL0335_902-R04

Status: Eindrapport

In opdracht van:

Gemeente Montfoort

J. Pastoor



INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Onderzoek VIA	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Resultaten inventarisatie	3
2.1	Werkwijze	3
2.2	Resultaten kentekenonderzoek	4
2.3	Onderzoek fietsverkeer	6
2.4	Inventarisatie landbouwverkeer	7
2.5	Betrouwbaarheid onderzoeksresultaten	8
2.6	Conclusie onderzoeksresultaten	10
3	Oplossingsrichtingen	11
3.1	Beoordeling oplossingsrichtingen	11
3.2	Afsluiting Bovenkerkweg gemotoriseerd verkeer	11
3.3	Verbod Bovenkerkweg zwaar verkeer	14
3.4	Landbouwverkeer op of langs de N204	15
3.5	Verbinding Wederiksingel-Blokland voor (brom)fietsverkeer	17
3.6	Verbinding Wederiksingel-Blokland voor al het verkeer	19
3.7	Verwijderen drempel Bovenkerkweg	21
3.8	Extra drempels Bovenkerkweg	22
3.9	Afweging oplossingsrichtingen	23
4	Conclusies en aanbevelingen	25
4.1	Conclusies	25
4.2	Aanbevelingen uitwerking maatregelen	27
	Lijst van bijlagen	31

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Ten zuidoosten van Montfoort is de woonwijk Hofland-Oost gepland. In het kader van dit stedenbouwkundige plan is de vraag ontstaan in hoeverre een nieuwe verbinding tussen de Wederiksingel en het Blokland wenselijk is of niet. In een eerder onderzoek van VIA¹ is in beeld gebracht welk effect de nieuwe wijk Hofland-Oost heeft op de verkeersstromen in de omgeving.

De discussie tussen voor- en tegenstanders is ingegeven door de overlast en verkeersonveiligheid die wordt ervaren op de Bovenkerkweg. De ervaren overlast op de Bovenkerkweg richt zich vooral op de volgende drie aspecten:

- » doorgaand autoverkeer zonder bestemming (sluipverkeer);
- » verkeersonveiligheid voor het fietsverkeer;
- » overlast en verkeersonveiligheid door landbouwverkeer.

Daarom is door de gemeente een onderzoek gestart om de overlast in beeld te brengen en hier oplossingsrichtingen voor samen te stellen. Een eventuele nieuwe verbinding tussen de Wederiksingel en het Blokland is hierbij één van de mogelijkheden.

1.2 Onderzoek VIA

Aan VIA is gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de verkeerssituatie op de Bovenkerkweg. Het onderzoek richt zich hierbij op twee aspecten:

- » het in beeld brengen van doorgaand verkeer, landbouw verkeer en fietsverkeer, om te bepalen in hoeverre de ervaren overlast werkelijk terug te zien is;
- » het afwegen van oplossingsrichtingen om de ervaren overlast terug te dringen.

1.3 Leeswijzer

De resultaten van het onderzoek zijn in dit rapport weergegeven. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de inventarisatie. Hier zijn de onderzoeksresultaten van de verzamelde gegevens opgenomen. In hoofdstuk 3 zijn verschillende oplossingsrichtingen uitgewerkt en beoordeeld. Tot slot worden in hoofdstuk 4 conclusies uit het onderzoek getrokken en aanbevelingen gedaan.

¹ VIA, gemeente Montfoort, Verkeersadvies Hofland-Oost, september 2008

2 RESULTATEN INVENTARISATIE

In dit hoofdstuk zijn de werkwijze van het onderzoek en de resultaten van de verschillende inventarisaties weergegeven. Per onderzoeksdeel zijn kort de conclusies weergegeven.

2.1 Werkwijze

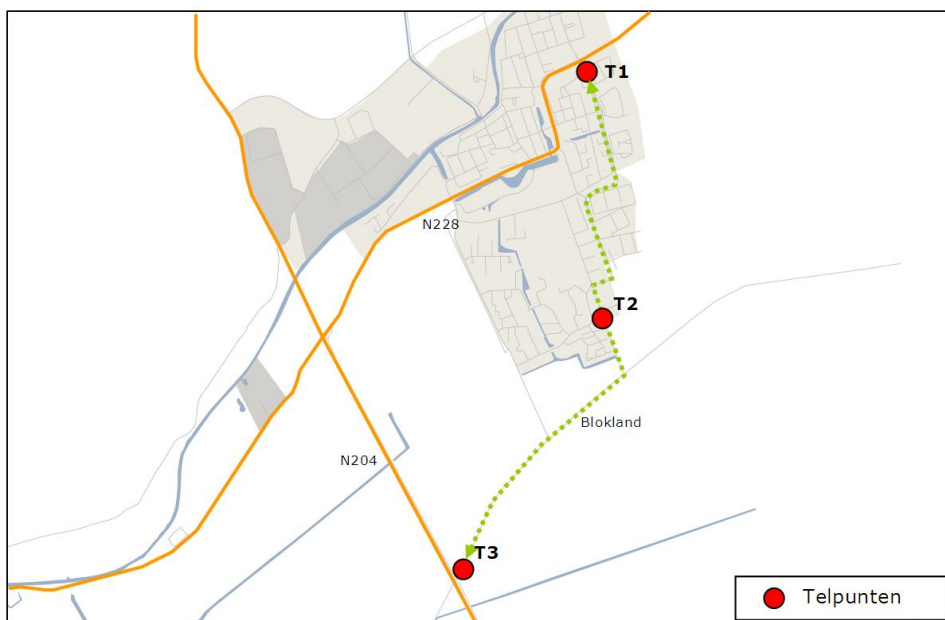
De ervaren overlast en onveiligheid van bewoners van de Bovenkerkweg richt zich op sluipverkeer, de overlast en onveiligheid door landbouwverkeer en de veiligheid voor fietsverkeer. Voor drie aspecten is onderzoek gedaan om hier feitelijke gegevens over te verzamelen. Concreet gaat het om:

- » kentekenonderzoek om het aandeel doorgaand verkeer te bepalen;
- » radartelling om de hoeveelheid verkeer en met name het aantal fietsers in beeld te brengen;
- » inventarisatie landbouwverkeer.

Kentekenonderzoek

Om de hoeveelheid doorgaand verkeer te bepalen is een kentekenonderzoek uitgevoerd op de route Anne Franklaan – Wederiksingel – Bovenkerkweg – Blokland. In figuur 1 is weergegeven op welke drie punten het verkeer is gemeten. Het gaat hierbij om:

- » T1 = Anne Franklaan ter hoogte van de N228;
- » T2 = Bovenkerkweg ter hoogte van de komgrens;
- » T3 = Blokland ter hoogte van de N204.



figuur 1: locaties telpunten tijdens het kentekenonderzoek

Het onderzoek heeft plaatsgevonden op donderdag 4 februari 2010 tussen 06.00 uur en 19.00 uur. Tijdens dit onderzoek zijn op de drie telpunten alle kentekens van het autoverkeer genoteerd. Vervolgens is met de softwareapplicatie Kenteko een vergelijking gemaakt tussen de geregistreerde kentekens per telpunt. Wanneer dezelfde kentekens binnen korte tijd op meerdere telpunten is waargenomen, wordt gesproken van doorgaand verkeer. Ook is tijdens het kentekenonderzoek het landbouwverkeer en fietsverkeer geteld.

In het kader van dit onderzoek wordt de volgende definitie voor sluipverkeer aangehouden:

- » verkeer dat binnen korte tijd vanaf de N228 via de Bovenkerkweg naar de N204 rijdt en visa versa.

Radarmeting

In de periode van 2 tot en met 8 februari 2010 heeft op de Bovenkerkweg een radarmeting plaatsgevonden. De gemonteerde radar heeft in deze periode al het rijdende verkeer gemeten. De radar heeft alle verkeersdeelnemers op het wegvak tussen Wollegras en Pijlkruid geregistreerd en daarbij de voertuiglengte en snelheid vastgelegd. Het belangrijkste doel van de radarmeting was om de hoeveelheid fietsverkeer te verkrijgen. Met een classificatie van de meetresultaten (op basis van voertuiglengte en snelheid) is inzicht verkregen in het aantal fietsers en het aantal motorvoertuigen.

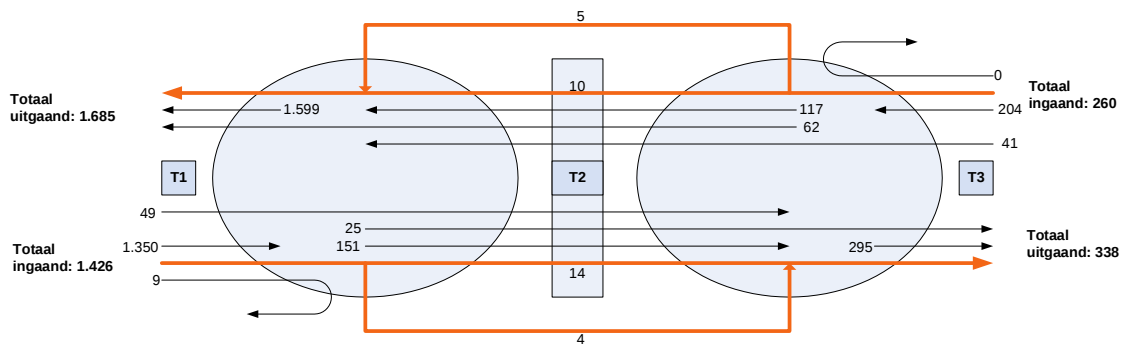
Inventarisatie landbouwverkeer

Met de inventarisatie landbouwverkeer is inzicht verkregen in de hoeveelheid landbouwverkeer op de Bovenkerkweg. Landbouwverkeer is erg seizoengebonden, waardoor grote verschillen ontstaan in verschillende momenten in het jaar. Het is hierdoor niet mogelijk om met een korte telling betrouwbare uitspraken te doen. Een jaar lang tellen is echter ook geen optie. Daarom is gekozen de benodigde gegevens met betrekking tot de aanwezigheid van landbouwverkeer op de Bovenkerkweg te verzamelen door met relevante partijen te praten. Daarom hebben gesprekken plaatsgevonden met de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland en drie verschillende loonwerkerbedrijven in de omgeving van Montfoort.

2.2 Resultaten kentekenonderzoek

Het kentekenonderzoek geeft inzicht in de hoeveelheid doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer en herkomstverkeer. In figuur 2 zijn de resultaten van het kentekenonderzoek schematisch weergegeven voor de hele periode. In bijlage I zijn de gedetailleerde resultaten opgenomen. De drie telpunten zijn weergegeven als T1 t/m T3:

- » T1 = Anne Franklaan ter hoogte van de N228;
- » T2 = Bovenkerkweg ter hoogte van de komgrens;
- » T3 = Blokland ter hoogte van de N204.



figuur 2: Schematische weergave resultaten kentekenonderzoek

De belangrijkste resultaten van het kentekenonderzoek zijn:

- » het totale aanbod van verkeer dat het onderzoeksgebied via telpunt 1 en 3 binnenreed, bedraagt 1.686 motorvoertuigen. Via beide telpunten reden 2.023 motorvoertuigen het onderzoeksgebied uit;
- » ongeveer 2% (33) van het waargenomen verkeer is aan te merken als doorgaand verkeer (doorgaand tussen telpunt 1 en telpunt 3);
- » op de Bovenkerkweg zijn tijdens de meetperiode 469 motorvoertuigen waargenomen;
- » dit aantal past goed bij de functie van de Bovenkerkweg als erftoegangsweg. Dit komt overeen met de resultaten uit het eerder gehouden onderzoek naar de verkeerseffecten van Hofland-Oost;
- » het aandeel doorgaand verkeer op de Bovenkerkweg bedraagt ongeveer 5% (24 voertuigen). Dit is verkeer dat via telpunt 1 binnenreed, telpunt 2 passeerde en het gebied uitreed bij telpunt 3 en andersom;
- » meer dan de helft (268 voertuigen = 57%) van het verkeer op de Bovenkerkweg is niet geregistreerd bij telpunt 1 en/of 3. Dit verkeer heeft een herkomst en bestemming in de gebieden tussen de telpunten in. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat dit verkeer is vanaf het Blokland naar (het centrum van) Montfoort en terug, dat binnendoor rijdt (bijvoorbeeld via Parklaan of Joop Westerweelstraat);
- » tijdens de gehele onderzoeksperiode is het aandeel vrachtverkeer op de Bovenkerkweg 2,5% (12). Er is één landbouwvoertuig geregistreerd.
- » in de twee spitsperiodes (7.00 – 9.00 uur en 17.00 – 19.00 uur) is hetzelfde beeld te zien. Hier zijn geen verdere bijzonderheden over te vermelden.

Conclusies kentekenonderzoek

Met het kentekenonderzoek is de hoeveelheid doorgaand verkeer in beeld gebracht. Geconcludeerd kan worden dat er nauwelijks sprake is van doorgaand verkeer. Zowel in werkelijke aantallen (24) als het aandeel van alle voertuigen is gering (2%). Geconcludeerd kan worden dat er tijdens het onderzoek geen sprake was van significante hoeveelheid sluipverkeer. Ook het totaal aantal voertuigen is zo laag dat dit niet tot problemen leidt.

Opvallend is wel het relatief hoge aandeel verkeer dat vanaf Blokland naar Montfoort rijdt en weer terug.

2.3 Onderzoek fietsverkeer

Resultaten fietstelling

De ervaring is dat veel fietsverkeer gebruik maakt van de Bovenkerkweg. Zo is dit de aangewezen route voor scholieren naar het Wellantcollege en ligt het sportpark Hofland aan de Bovenkerkweg. Met de radarmeting is het aantal fietsers op de Bovenkerkweg gemeten. In tabel 1 zijn de resultaten van de fietserstelling weergegeven. De volledige resultaten van de fietstellingen zijn in bijlage II weergegeven.

	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
Fietsers per etmaal	296	242	249	284	250	230	162
Gemiddelde werkdag	264						

tabel 1: Resultaten fietstelling periode 2 t/m 8 februari 2010

Tijdens de meetperiode reden er ongeveer 250 tot 300 fietsers per etmaal over de Bovenkerkweg. Gemiddeld gaat het om ongeveer 265 fietsers per dag. Tijdens de radartelling zijn per etmaal naast fietsers ook alle overige voertuigen geteld. Hieruit blijkt dat de totale gemiddelde etmaalintensiteit 986 verkeersbewegingen bedraagt, inclusief fietsers. Dit betekent dat op een gemiddelde werkdag het aandeel fiets op de Bovenkerkweg ongeveer 27% is.

Bij de resultaten moet opgemerkt worden dat de meting heeft plaatsgevonden in het winterseizoen. In deze periode zal een deel van de mensen die normaal op de fiets gaan gebruik maken van een andere vervoerswijze. De verwachting is daarom dat het aantal fietsers in de andere seizoenen hoger ligt.

Recreatief fietsverkeer

De Bovenkerkweg en het oostelijk deel van Blokland zijn onderdeel van het fietsknooppuntensysteem. Dit zijn recreatieve fietsroutes waarbij fietsers van knoop naar knoop kunnen fietsen. De recreatieve routes worden hierbij vooral gebruikt met mooi weer. Naast de normale seizoensinvloeden (zie vorige paragraaf) is de verwachting dat het recreatief fietsverkeer voor hogere fietsaantallen zorgt tijdens goed weer.

Conclusie

De intensiteiten van het fietsverkeer tonen aan dat er in de winterperiode sprake is van een behoorlijk aantal fietsers dat dagelijks gebruik maakt van de Bovenkerkweg (ongeveer 265 op een werkdag). Op een gemiddelde werkdag bedraagt het aandeel fiets op de Bovenkerkweg bijna 27%. De verwachting is dat tijdens andere seizoenen het aantal fietsers hoger ligt, door de seizoensinvloeden en extra recreatief verkeer. Het fietsverkeer speelt daarom een belangrijke rol in de uitwerking en beoordeling van de oplossingsrichting.

2.4 Inventarisatie landbouwverkeer

Landbouwverkeer is in een agrarisch gebied onvermijdelijk. Helaas kan dit verkeer door zijn omvang leiden tot (ervaren) onveiligheid en overlast. Zoals aangegeven is het tijdens de onderzoeksperiode niet mogelijk om het landbouwverkeer te meten. Wel is door bewoners in augustus/september 2009 een beperkte telling gehouden. Om een uitgebreider beeld te krijgen bij de hoeveelheid landbouwverkeer dat gebruik maakt van de Bovenkerkweg, heeft VIA overleg gevoerd met een aantal relevante partijen. Bijlage III bevat de verslagen van de verschillende gesprekken. Het gaat om de volgende partijen:

- » LTO, dhr. Vlooswijk
- » Loonwerkersbedrijf Looman
- » Loonwerkersbedrijf A. de Heer (telefonisch);
- » Loon- en verhuurbedrijf M. de Bruijn (telefonisch).

Resultaten inventarisatie landbouwverkeer

De belangrijkste bestemming van landbouwverkeer in de directe omgeving is het gebied ten oosten van Montfoort tussen de Heeswijk (N228) en Blokland. Bij elkaar gaat het naar inschatting om ongeveer 500 verkeersbewegingen per jaar door landbouwvoertuigen die op de omliggende weilanden moeten zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat het meeste landbouwverkeer rechtstreeks vanaf de Heeswijk en Blokland de weilanden in rijden en dus niet via de Bovenkerkweg rijden.

Gemiddeld genomen gaat het om slechts kleine aantallen landbouwvoertuigen per dag (nog geen twee voertuigen per dag). Tijdens het kentekenonderzoek is ook slechts één landbouwvoertuig waargenomen. Tijdens de bewonerstelling eind augustus/begin september ging het om 20 tot 25 landbouwvoertuigen per dag. Hierbij moet worden opgemerkt dat veel van het landbouwverkeer seizoensgebonden is. Op bepaalde momenten in het jaar ontstaat er tijdens een beperkt aantal dagen veel verkeer. Hierdoor is het goed mogelijk dat juist tijdens deze dagen veel overlast door omwonenden wordt ervaren.



figuur 3: Landbouw verkeer op het kruispunt Bovenkerkweg – Wollegras

Tijdens de gesprekken is ook een andere mogelijkheid besproken, waarbij vooral doorgaand landbouwverkeer via de route Bovenkerkweg rijdt. Het gaat dan om bijvoorbeeld landbouwvoertuigen van loonwerkersbedrijven (uit de omgeving Benschop/Lopik) die in Leidsche Rijn (woningbouw) en bij de aanleg van de A2 betrokken zijn. Zij kiezen mogelijk de route via de Bovenkerkweg om zo de smalle parallelweg langs de M.A. Reinaldaweg (N204) en de verkeerslichten in Montfoort te ontwijken. Dit is echter niet door alle partijen onderschreven en is niet terug te zien in de onderzoeksresultaten.

Conclusie landbouwverkeer

Geconcludeerd kan worden dat het aantal landbouwvoertuigen dat via de Bovenkerkweg rijdt laag is. Wel vinden deze verkeersbewegingen een aantal keer per jaar in een relatief korte periode plaats. Dit leidt niet zozeer tot capaciteitsproblemen, maar zorgt op die momenten wel voor overlast bij omwonenden.

2.5 Betrouwbaarheid onderzoeksresultaten

De drie onderzoeksmethoden geven inzicht in de verkeerssituatie op de Bovenkerkweg en omgeving. Maar hoe betrouwbaar zijn deze resultaten? Daar wordt hieronder op ingegaan.

Verkeersintensiteiten

In het onderzoek is op verschillende manieren de hoeveelheid verkeer in beeld gebracht. Ook is september 2009 door bewoners het verkeer geteld. Door de gegevens naast elkaar te leggen ontstaat een beeld van overeenkomsten en afwijken. Wanneer de uitkomsten goed met elkaar overeenkomen kan geconcludeerd worden dat de resultaten betrouwbaar zijn. In tabel 2 is een overzicht opgenomen van de verschillende telresultaten. Hierbij is alleen gekeken naar de periode 6.00 – 19.00 uur.

Periode 6.00 – 19.00	Kentekenonderzoek	Radartelling	Bewonerstelling 2009
Aantal motorvoertuigen	469	583	626
Aantal fietsers	296	284	
Totaal	765	867	

tabel 2: Overeenkomsten verkeerstellingen

In de resultaten van de verschillende tellingen is te zien dat de aantallen in dezelfde orde van grootte liggen. Wel zijn er een aantal verschillen te zien. Hiervoor zijn meerdere verklaringen te geven:

- » het kentekenonderzoek heeft plaatsgevonden op de komgrens, terwijl de radartelling en bewonerstelling nabij het kruispunt met Wollegras heeft plaatsgevonden. In het kentekenonderzoek is het verkeer naar en van de Majoraan en Pijlkruid niet meegenomen. De woningen aan deze straatjes genereren ongeveer 120 autoverplaatsingen;
- » het aantal fietsers in de radartelling ligt enigszins lager dan in het kentekenonderzoek. Dit komt doordat de rader twee naast elkaar fietsende fietsers soms als één voertuig waarneemt.
- » de telling door bewoners is uitgevoerd in een andere periode van het jaar dan het kentekenonderzoek en de radartelling.

Weersomstandigheden

Het kentekenonderzoek en de radarmeting zijn begin februari gehouden. Hierbij kunnen de weersinvloeden belangrijk effect op de metingen. In de weken voor het onderzoek was sprake van veel sneeuwval. Ook tijdens de week van de radarmeting waren er winterse buien. Op de dag van het kentekenonderzoek was het relatief goed weer. Het grootste deel van de dag was het droog en de temperatuur lag op ongeveer 6 graden Celsius. De wegen in het onderzoeksgebied waren goed sneeuwvrij en begaanbaar gemaakt.

De verwachting is dat het weer geen noemenswaardige invloed heeft gehad op de intensiteiten van het autoverkeer. De wegen in het onderzoeksgebied en in het bijzonder de Bovenkerkweg zelf waren goed begaanbaar. Daarnaast bleek uit de gespreken met loonbedrijven dat er geen sprake was van vorstverlet, zodat de verwachting is dat het loonwerkersverkeer gewoon reed.

Zoals aangegeven bij de resultaten van het fietsverkeer heeft het weer en het seizoen wel invloed gehad op het aantal fietsers. In betere weersomstandigheden zal het aantal fietsers hoger liggen.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de onderzoeksresultaten betrouwbaar genoeg zijn om uitspraken mee te doen. Wel moeten de seizoensinvloeden op het fietsverkeer en het landbouwverkeer in ogenschouw worden genomen.

2.6 Conclusie onderzoeksresultaten

In het onderzoek is een inventarisatie gedaan om in beeld te brengen of de klachten van omwonenden ook terug te zien zijn in metingen. Deze klachten betreffen:

- » doorgaand autoverkeer zonder bestemming (sluipverkeer);
- » verkeersonveiligheid voor het fietsverkeer;
- » overlast en verkeersonveiligheid door landbouwverkeer.

In het onderzoek zijn deze onderwerpen in beeld gebracht met een kentekenonderzoek, een radarmeting en inventarisatie van het landbouwverkeer. De belangrijkste resultaten uit de inventarisatie zijn:

- » er is nauwelijks sprake van doorgaand verkeer. Op de route Anne Franklaan – Blokland is slechts 2% aan te merken als verkeer zonder herkomst en bestemming in de directe omgeving. Dit komt overeen met ongeveer 5% doorgaand verkeer op de Bovenkerkweg. Het betreft maximaal 25 auto's per dag. Er kan dan ook gesteld worden dat er geen probleem is met sluipverkeer. Ook is het totaal aantal voertuigen dermate laag dat dit op zich geen problemen veroorzaakt. Wel duidt het onderzoek op een relatief hoog aandeel verkeer tussen Blokland en Montfoort;
- » het onderzoek naar het fietsverkeer laat zien dat er relatief veel fietsers op de Bovenkerkweg fietsen. Naar verwachting is dat aantal tijdens andere perioden in het jaar duidelijk hoger;
- » uit de gesprekken blijkt dat de hoeveelheid landbouwverkeer beperkt is. Aandachtspunt is dat dit verkeer wel veelal geconcentreerd is gedurende een aantal dagen per jaar. In aantallen levert dit geen probleem, maar kan wel leiden tot overlast en ervaren onveiligheid bij omwonenden.

3 OPLOSSINGSRICHTINGEN

In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van de inventarisatie weergegeven. Hierbij kwam naar voren dat vooral de hoeveelheid fietsverkeer (verkeersveiligheid) en periodieke overlast door landbouw verkeer aandachtspunten zijn. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op verschillende oplossingsrichtingen die de genoemde problemen moeten beperken. De beoordeelde oplossingsrichtingen zijn:

- » afsluiting Bovenkerkweg voor gemotoriseerd verkeer;
- » verbod voor zwaar verkeer op de Bovenkerkweg;
- » landbouwverkeer op of langs de N204;
- » doortrekken Wederiksingel voor (brom)fietsverkeer;
- » doortrekken Wederiksingel voor alle verkeer;
- » verwijderen drempel Bovenkerkweg;
- » extra drempel Bovenkerkweg.

3.1 Beoordeling oplossingsrichtingen

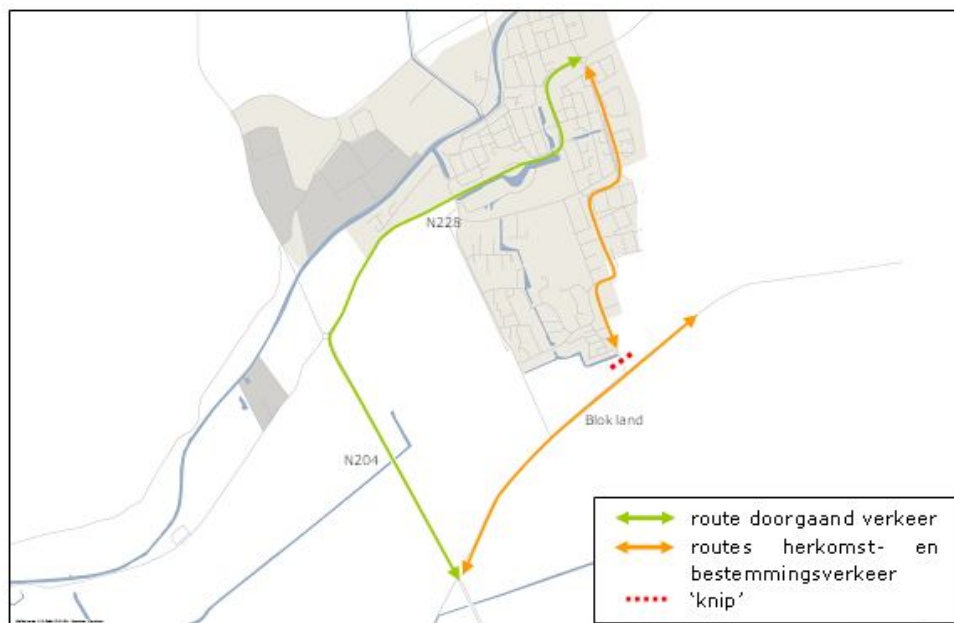
In de volgende paragrafen zijn de oplossingsrichtingen toegelicht en beoordeeld. De beoordeling is hierbij telkens op een vast aantal onderwerpen gedaan. Deze onderwerpen worden hieronder toegelicht:

- » verkeersveiligheid. Door omwonenden wordt de verkeerssituatie soms als verkeersonveilig ervaren. Gezien de hoeveelheid fietsers is de veiligheid van het fietsverkeer het belangrijkste aandachtspunt;
- » overlast door landbouwverkeer. Beoordeeld wordt of de oplossingsrichting bijdraagt aan het verminderen van de overlast door het landbouwverkeer;
- » effecten op landbouwverkeer. De maatregelen mogen niet leiden tot onevenredige benadeling van het landbouwverkeer;
- » effecten op autoverkeer. De inventarisatie laat zien dat veel verkeer op de Bovenkerkweg uit de directe omgeving komt. De maatregelen mogen daarom niet leiden tot onevenredig grote omrijdafstanden.

3.2 Afsluiting Bovenkerkweg gemotoriseerd verkeer

Toelichting oplossingsrichting

Het aanleggen van een knip op de Bovenkerkweg ter hoogte van het kruispunt met Blokland, maakt de route Blokland – Bovenkerkweg – Wederiksingel onmogelijk als doorgaande route (zie figuur 4). De Bovenkerkweg tussen de komgrens en het Blokland is alleen toegankelijk voor langzaam verkeer. De afsluiting kan bijvoorbeeld uitgevoerd worden door het plaatsen van paaltjes of door het betreffende deel van de Bovenkerkweg opnieuw in te richten als (brom)fietspad. Aanvullende bebording op omliggende wegen is nodig om vastrijden van autoverkeer te voorkomen.



figuur 4: Afsluiten Bovenkerkweg voor gemotoriseerd verkeer

Effect verkeersveiligheid

Door de Bovenkerkweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer kan hier alleen nog langzaam verkeer komen. Hierdoor ontstaat vrije ruimte voor voetgangers en (brom)fietzers. Aangezien er aanzienlijk minder ontmoetingen plaatsvinden tussen snelverkeer en langzaam verkeer heeft dit positief effect op de verkeersveiligheid in de Bovenkerkweg. Door verschuiving van het gemotoriseerd verkeer naar andere routes neemt de verkeersveiligheid op deze andere routes echter af.

Effect overlast door landbouwverkeer

Met de afsluiting komt er niet langer landbouwverkeer via de Bovenkerkweg-Wollegas. Het landbouwverkeer kan hierdoor ook geen overlast bij omwonenden veroorzaken. Wel bestaat het risico dat landbouwverkeer via de Beneden Kerkweg en De Bleek gaat rijden, met verschuiving van de overlast naar deze route tot gevolg.

Effect op landbouwverkeer

Het landbouwverkeer dat in de huidige situatie de Bovenkerkweg gebruikt heeft daar geen directe bestemming. Door de Bovenkerkweg af te sluiten is het voor landbouwverkeer niet meer mogelijk deze route te gebruiken. Een goede alternatieve route voor het landbouw verkeer is noodzakelijk. De beschikbare alternatieve routes zijn echter onvoldoende geschikt:

- » route via de Beneden Kerkweg. Deze weg is erg smal en er geldt hier al een breedtebeperking. Het elkaar passeren van autoverkeer en landbouwvoertuigen is hier onmogelijk. Daarnaast betekent deze route dat landbouwverkeer voor overlast en verkeersonveiligheid zorgt op De Bleek (verplaatsing van hetzelfde probleem). Bij afsluiting van de Bovenkerkweg zijn ook maatregelen op de Beneden Kerkweg wenselijk, om verschuiving van het probleem te beperken;
- » de route via de M.A. Reinaldaweg (N204). Deze route zorgt voor zeer grote omrijdafstanden voor het landbouwverkeer. Daarnaast wordt deze route door bestuurders als onprettig beschouwd. Het verkeer moet langs de provinciale weg op de parallelweg rijden. Deze parallelweg is namelijk erg smal, waardoor passeren met fietsverkeer onveilig is. Passeren van meerdere landbouwvoertuigen is hier niet mogelijk. Daarom kan deze oplossing niet los worden gezien van het opwaarderen van de parallelweg (zie verderop).

Effect op autoverkeer

Door de afsluiting is het ook voor personenauto's niet mogelijk om via de Bovenkerkweg naar Montfoort te rijden. Uit het onderzoek blijkt dat bijna al het autoverkeer op de Bovenkerkweg een herkomst of bestemming in de directe omgeving heeft. Meer dan de helft heeft een herkomst of bestemming aan het Blokland. Het afsluiten van de Bovenkerkweg betekent dat dit lokale verkeer moet omrijden via de Beneden Kerkweg of de M.A. Reinaldaweg (N204). De Beneden Kerkweg is hierbij ongeschikt voor extra verkeer (zie ook hiervoor). Hier zijn dan ook maatregelen wenselijk, zoals het verbreden van de Beneden Kerkweg of juist het afsluiten van deze weg. Omrijden via de N204 is een relatief ingrijpende maatregel gezien de eigenschappen van het autoverkeer (beperkt in aantal, vooral lokaal verkeer).

Verder is nabij de Bovenkerkweg een toekomstige begraafplaats voorzien. Afsluiting van de Bovenkerkweg zorgt voor een slechte bereikbaarheid van deze begraafplaats.

Conclusie

Het afsluiten van de Bovenkerkweg voor gemotoriseerd verkeer heeft goede positieve effecten op de verkeersveiligheid op de Bovenkerkweg (fietsverkeer) en voorkomt overlast bij omwonenden door landbouwverkeer. Deze maatregel heeft wel tot gevolg dat landbouwverkeer en autoverkeer grote afstanden moet omrijden. Door de afsluiting ontstaat er een verschuiving naar de Beneden Kerkweg, die niet geschikt is voor extra gemotoriseerd verkeer. Het afsluiten van de Bovenkerkweg kan daarom niet los worden gezien van het opwaarderen van de parallelwegen langs de N204 en aanvullende maatregelen op de Beneden Kerkweg. De nadelige effecten van de afsluiting in de Bovenkerkweg staan niet in verhouding tot het oorspronkelijke probleem.

3.3 Verbod Bovenkerkweg zwaar verkeer

Toelichting oplossingsrichting

De Bovenkerkweg wordt niet afgesloten voor al het gemotoriseerd verkeer, maar alleen voor zwaar verkeer. Hierdoor is het voor landbouw- en vrachtverkeer niet toegestaan om gebruik te maken van de Bovenkerkweg. De geslotenverklaring kan worden ingesteld door het plaatsen van de verbodsborden (C7 en C8 of C21).



figuur 5: Geslotenverklaring voor landbouw- en vrachtverkeer

Effect verkeersveiligheid

Door de Bovenkerkweg af te sluiten voor zwaar verkeer zijn er geen ontmoetingen tussen langzaam verkeer en zwaar verkeer. Juist dit zijn de ontmoetingen die als onveilig worden ervaren. Deze maatregel heeft dan ook positief effect op de verkeersveiligheid van de Bovenkerkweg. Wel mogen hier nog personenauto's rijden. Gezien de functie, inrichting en het gebruik van de weg is dit vanuit verkeersveiligheid acceptabel.

Effect overlast door landbouwverkeer

Met de afsluiting komt er niet langer landbouwverkeer via de Bovenkerkweg-Wollegas. Het landbouwverkeer kan hierdoor ook geen overlast bij omwonenden veroorzaken. Voorwaarde hierbij is dat het landbouwverkeer werkelijk gebruik maakt van alternatieve routes.

Effect op landbouwverkeer

De effecten voor het landbouwverkeer zijn vergelijkbaar met een volledige afsluiting. Door de Bovenkerkweg af te sluiten is het voor landbouwverkeer niet meer mogelijk deze route te gebruiken, waardoor een goede alternatieve route voor het landbouw verkeer noodzakelijk is. Zoals eerder aangegeven zijn de beschikbare alternatieve routes echter onvoldoende geschikt:

- » route via de Beneden Kerkweg. Deze weg is erg smal en er geldt hier al een breedtebeperking. Het elkaar passeren van autoverkeer en landbouwvoertuigen is hier onmogelijk. Daarnaast betekent deze route dat landbouwverkeer voor overlast en verkeersonveiligheid zorgt op De Bleek (verplaatsing van hetzelfde probleem);
- » de route via de M.A. Reinaldaweg (N204). Deze route zorgt voor zeer grote omrijdafstanden voor het landbouwverkeer. Daarnaast wordt deze route door bestuurders als onprettig beschouwd. Het verkeer moet langs de provinciale weg op de parallelweg rijden. Deze parallelweg is namelijk erg smal, waardoor passeren met fietsverkeer onveilig is. Passeren van meerdere landbouwvoertuigen is hier niet mogelijk. Daarom kan ook deze oplossing niet los worden gezien van het opwaarderen van de parallelweg (zie verderop).

Tot slot wordt het met een geslotenverklaring niet fysiek onmogelijk gemaakt om toch via de Bovenkerkweg te rijden. Vooral wanneer het niet duidelijk is waarom dit verbod geldt (een fysieke beperking) kan er onvoldoende draagvlak voor de maatregel zijn, wat het gevoelig maakt voor overtredingen. Een goede effectiviteit van deze maatregel valt of staat hierbij met handhaving en een goede alternatieve route.

Effect op autoverkeer

Het overige autoverkeer kan gewoon gebruik maken van de Bovenkerkweg. Het lokale verkeer (met name van en naar Blokland) wordt hierdoor niet benadeeld.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het instellen van een verbod op zwaar verkeer precies aan sluit bij de geconstateerde problematiek. Deze maatregel zorgt voor goede verkeersveiligheid en beperking van overlast voor omwonenden. Er zijn echter geen goede alternatieven of er is dan sprake van verschuiving van het probleem. Aangezien er geen fysieke beperkingen zijn valt of staat de maatregel moet voldoende handhaving.

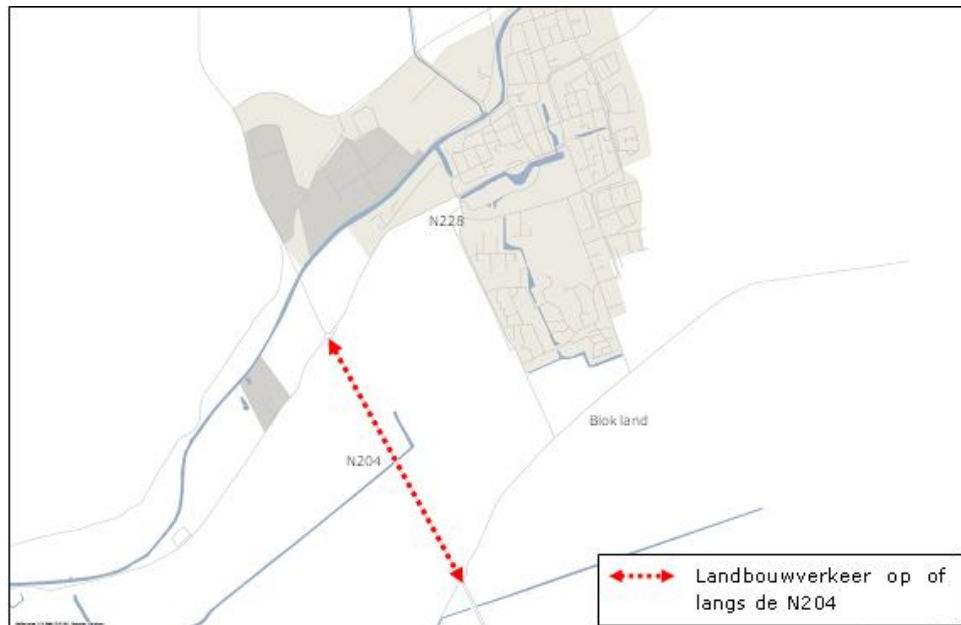
3.4 Landbouwverkeer op of langs de N204

Toelichting oplossingsrichting

De N204 (M.A. Reinaldaweg), gelegen aan de westzijde van Montfoort, en de N228 vormen de doorgaande route voor verkeer tussen De Meern (Utrecht) en Lopik. Op de N204 moet het landbouwverkeer gebruik maken van de parallelvoorziening. Deze parallelvoorziening is echter erg smal en wordt ook gebruikt door (brom)fietsverkeer in twee richtingen. Door deze route beter geschikt te maken voor landbouwverkeer wordt het gebruik van alternatieve routes (zoals via de Bovenkerkweg) beperkt. Deze verbeteringen kunnen bestaan uit het verbreden van de parallelweg of het toestaan van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan:

- » het verbreden van de parallelweg zorgt ervoor dat fietsverkeer en landbouwverkeer en landbouwverkeer onderling elkaar zonder problemen kan passeren. Wel betekent dit aankoop van gronden langs de weg en grondwerkzaamheden in verband met opschuiven van de watergang;

- » door het landbouwverkeer via de hoofdrijbaan te laten rijden komen ze niet langer in conflict met het langzaam verkeer op de parallelbaan. Het zorgt echter wel voor snelheidsverschillen en inhaalmanoeuvres op de hoofdrijbaan. Daarom past dit eigenlijk niet binnen de principes van Duurzaam Veilig.



figuur 6: Verbetering route N204 voor landbouwverkeer

Effect verkeersveiligheid

Het toestaan van landbouwverkeer op de N204 of het opwaarderen van de parallelweg zijn op zichzelf geen maatregelen die de problematiek op de Bovenkerkweg oplossen. Toestaan van landbouwverkeer op de N204 past hierbij eigenlijk niet in de principes van Duurzaam Veilig. Veel landbouwverkeer zal in verband met de kortste route toch kiezen voor een route via de Bovenkerkweg. De verwachting is dan ook dat het effect op de verkeersveiligheid in de Bovenkerkweg beperkt is. Op de N204 is er echter wel sprake van nadelige effecten op de verkeersveiligheid. Om dit te voorkomen zijn ingrijpende aanpassingen aan de parallelweg noodzakelijk.

Effect overlast door landbouwverkeer

Zoals aangegeven is de verwachting dat het verbeteren van de N204 zelf niet voldoende is om landbouwverkeer via de Bovenkerkweg te voorkomen. De overlast voor omwonenden zal dan ook niet noemenswaardig verminderen.

Effect op autoverkeer

Deze maatregel heeft geen direct effect op de routes van het overige autoverkeer.

Effect op landbouwverkeer

Deze maatregel heeft positieve gevolgen voor het landbouwverkeer. Het blijft voor dit verkeer mogelijk om de meest ideale route te kiezen. Voor een groot deel zal dit via de Bovenkerkweg blijven rijden, aangezien dit de kortste route is. Daarnaast wordt de route via de N204 aantrekkelijker.

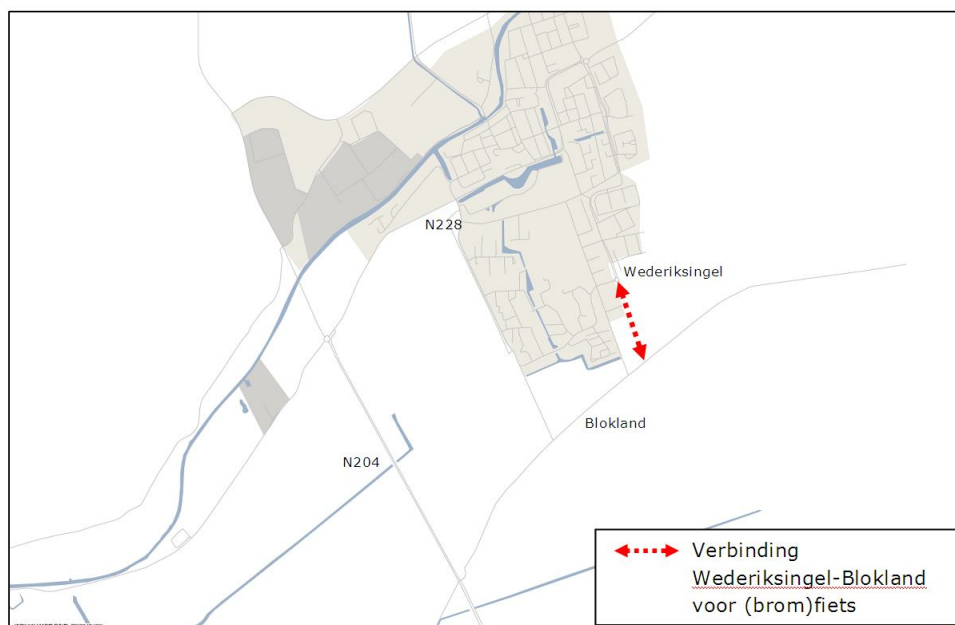
Conclusie

Het verbeteren van de route voor het landbouwverkeer via de N204 heeft geen noemenswaardige invloed op de verkeersveiligheid en overlast in de Bovenkerkweg. Deze maatregel moet daarom altijd in combinatie met een van de andere maatregelen worden genomen. Om op de N204 de nadelige effecten voor verkeersveiligheid te voorkomen is ingrijpende verbreding van de parallelweg noodzakelijk.

3.5 Verbinding Wederiksingel-Blokland voor (brom)fietsverkeer

Toelichting oplossingsrichting

De maatregel bestaat uit het realiseren van een langzaam verkeersroute in het verlengde van de Wederiksingel naar het Blokland. Dit kan door een (brom)fietspad en een voetpad aan te leggen of één (breder) langzaam verkeerspad.



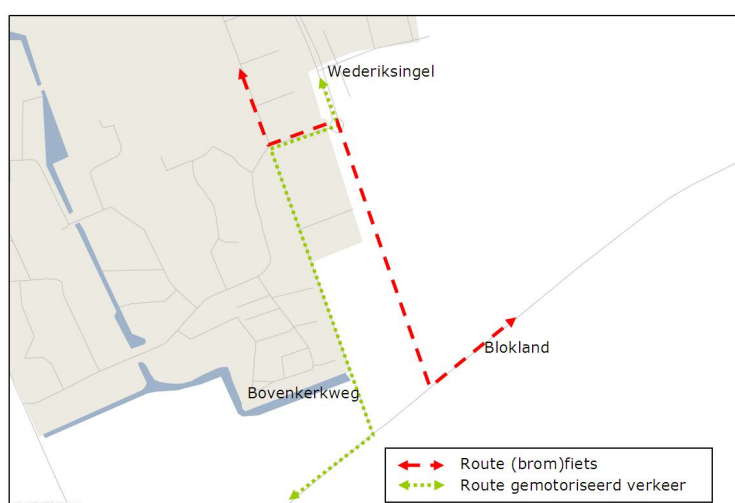
figuur 7: Doortrekken van de Wederiksingel voor (brom)fietzers

Effecten verkeersveiligheid

Door het bieden van een eigen infrastructuur voor het langzaam verkeer verbetert de verkeersveiligheid. Het aantal ontmoetingen met gemotoriseerd verkeer wordt verminderd. Het fietsverkeer is vooral op het oosten (IJsselstein georiënteerd, terwijl het autoverkeer juist op het westen is georiënteerd (richting N204). Dit verkeer zal elkaar minder tegenkomen.

Aandachtspunt is dat op het (korte) deel van de Wollegras nog steeds ontmoetingen tussen fietsverkeer en (zwaar) autoverkeer plaatsvinden, aangezien hier de routes elkaar kruisen. Op de rotonde Wederiksingel-Wollegras zijn fietsvoorzieningen aanwezig, zodat het fietsverkeer gescheiden is van het snelverkeer. Ook is extra aandacht nodig voor de realisatie van een verkeersveilige aansluiting van het fietspad op het Blokland. Aangezien fietspaden vaak onvoldoende opvallen is een verkeersveilige vormgeving van dit kruispunt noodzakelijk.

Tot slot wordt met het pad een extra keuzemogelijkheid geboden waarbij fietsers kunnen kiezen voor de route die zij het prettigst ervaren. Dit kan via het nieuwe pad en verder langs de Wederiksingel, via het nieuwe pad en de Wollegras of geheel via de Bovenkerkweg.



figuur 8: Belangrijkste routes bij nieuwe verbinding voor (brom)fietsverkeer

Effecten overlast landbouwverkeer

Met het doortrekken van de Wederiksingel voor langzaam verkeer neemt de hoeveelheid landbouwverkeer niet af. Wel neemt het aantal ontmoetingen tussen groot verkeer en langzaam verkeer af. Dit kan positief effect hebben op de ervaren overlast. Andere vormen van overlast, zoals geluidsoverlast en trillingen, worden niet verminderd.

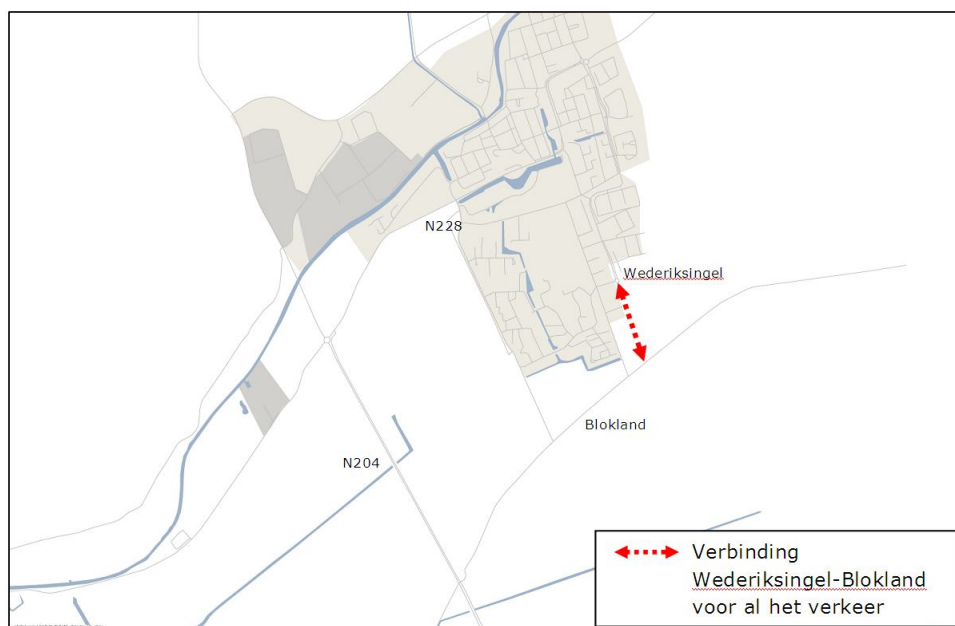
Conclusie

Het realiseren van een aparte langzaam verkeersverbinding tussen de Wederiksingel en Blokland heeft positief effect op de verkeersveiligheid. De overlast door landbouwverkeer wordt mogelijk enigszins verbeterd, doordat minder ontmoetingen met langzaam verkeer als positief worden ervaren. Andere vormen van overlast, zoals geluidshinder, worden niet verminderd. Deze maatregel heeft geen nadelige effecten voor landbouwverkeer en overig autoverkeer.

3.6 Verbinding Wederiksingel-Blokland voor al het verkeer

Toelichting oplossingsrichting

Om de Bovenkerkweg te ontzien van verkeer kan gekozen worden voor het realiseren van een nieuwe verbinding tussen de Wederiksingel en het Blokland. De nieuwe weg krijgt dan het karakter van een erftoegangsweg vergelijkbaar met de Bovenkerkweg. Dit sluit het best aan bij het karakter van het landschap en hiermee krijgt de verbinding geen uitstraling van een doorgaande weg.



figuur 9: Doortrekken Wederiksingel voor al het verkeer

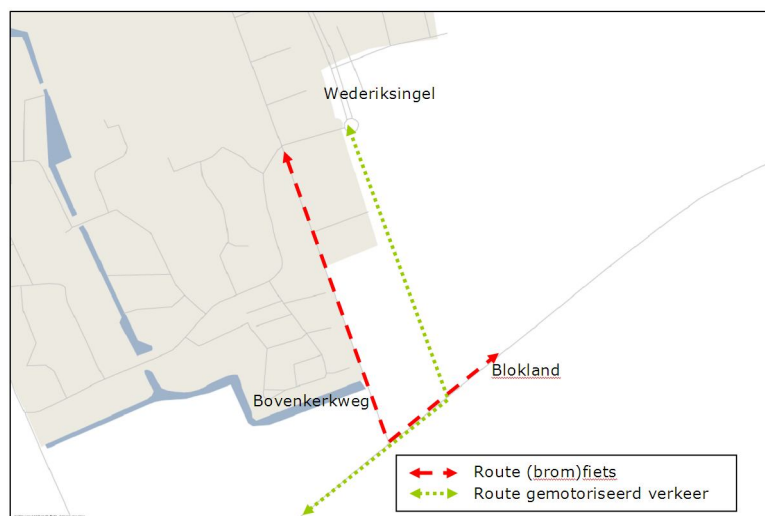
Effect verkeersveiligheid

Door de verbinding tussen de Wederiksingel en het Blokland ontstaat voor doorgaand verkeer en verkeer met een herkomst of bestemming aan Blokland een aantrekkelijker route dan de Bovenkerkweg. Dit heeft tot gevolg dat de Bovenkerkweg minder gebruikt zal worden door zwaar verkeer en overig gemotoriseerd verkeer. Fietzers hebben de keuzemogelijkheid om via de Bovenkerkweg of via de nieuwe verbinding te rijden. In de Bovenkerkweg vinden hierdoor minder ontmoetingen plaats tussen langzaam en zwaar verkeer. De verkeersveiligheid op de Bovenkerkweg zal toenemen, wat verder versterkt kan worden door deze af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

De varianten van een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer en een nieuwe verbinding voor al het verkeer lijken op elkaar. Te zien is dat in beide varianten de routes van gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsverkeer elkaar moeten kruisen, hetzij in het Wollegras, hetzij in het Blokland. In de inventarisatie is dat geconstateerd dat vooral de ontmoetingen tussen fietsverkeer en landbouwverkeer als verkeersonveilig worden beschouwd. De verwachting is dat het aantal ontmoetingen tussen landbouwverkeer en fietsverkeer in het Blokland hoger zal zijn, vanwege de agrarische bestemmingen aan het Blokland.

Bij deze oplossingsrichting ontstaan verder een aantal aandachtspunten vanuit verkeersveiligheid:

- » in de nieuwe verbinding blijven ontmoetingen tussen snelverkeer en langzaam verkeer mogelijk. Dit zowel op de Bovenkerkweg als op de nieuwe verbinding;
- » de grootste stromen van gemotoriseerd verkeer (van en naar het westen) en fietsverkeer (van en naar het oosten) moeten elkaar kruisen. Dit betekent dat gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer elkaar tegenkomen op het Blokland tussen de Bovenkerkweg en de nieuwe verbinding. Mede vanwege de beperkte ruimte ontstaat hier een nieuwe gevaarlijke locatie;
- » met een nieuwe verbinding ontstaat een directere route tussen Wederiksingel en de N204, waardoor deze wellicht (gevoelsmatig) aantrekkelijker wordt voor het autoverkeer. Mogelijk dat dit leidt tot een (lichte) toename van het autoverkeer in het Blokland. Met name het Blokland is smal en heeft weinig uitwijkmogelijkheden. Mogelijk neemt de verkeersveiligheid hier juist af;
- » er ontstaat een extra kruispunt op het Blokland. Vanwege de laanstructuur van het Blokland bestaat het risico dat het kruispunt niet opvalt. Extra aandacht voor een verkeersveilige inrichting is hierbij noodzakelijk.



figuur 10: Belangrijkste routes bij nieuwe verbinding al het verkeer

Effect overlast door landbouwverkeer

Deze aantrekkelijke alternatieve route voor al het gemotoriseerde verkeer, en dus ook landbouwverkeer, zorgt ervoor dat de Bovenkerkweg niet meer gebruikt hoeft te worden door landbouwverkeer. Het landbouwverkeer zal daardoor geen overlast meer veroorzaken voor de bewoners rond de Bovenkerkweg. Wel moet opgemerkt worden dat ook langs de nieuwe verbinding woningen staan, waar dan juist overlast kan ontstaan. Per saldo zal de overlast nauwelijks veranderen.

Effect op landbouwverkeer

Het landbouwverkeer dat in de huidige situatie de Bovenkerkweg gebruikt heeft daar geen directe bestemming. Een verbinding tussen de Wederiksingel en Blokland draagt zorg voor een goede alternatieve route zodat het landbouwverkeer geen gebruik meer hoeft te maken van de Bovenkerkweg waarbij vrijwel geen omrijdafstand ontstaat.

Effect op autoverkeer

Het overige autoverkeer, doorgaand verkeer en verkeer met een herkomst of bestemming aan Blokland, kan nu gebruik maken van de nieuwe verbinding. De Bovenkerkweg in de huidige situatie is echter geen overbelaste route. In principe zijn daarom dus ook geen maatregelen nodig. Het is mogelijk dat een nieuwe aansluiting van de Wederiksingel op Blokland zorgt voor een (gevoelsmatiger) aantrekkelijker route. Dit zal niet direct leiden tot toename van sluipverkeer, maar wellicht wel tot een lichte toename van en naar Montfoort via deze route.

Conclusie

Deze maatregel heeft op de verkeersveiligheid op de Bovenkerkweg zelf een positieve invloed. Daarnaast hoeft landbouwverkeer geen gebruik meer te maken van de Bovenkerkweg en zal dit verkeer dan ook geen overlast meer vormen voor deze bewoners. Deze oplossingsrichting heeft echter de nadelen dat een verschuiving ontstaat van de problemen. Op het Blokland moet het fietsverkeer en gemotoriseerd elkaar nog steeds kruisen. Mede vanwege de beperkte ruimte leidt dat tot verkeersonveiligheid. Ook de overlast voor omwonenden wordt verplaatst naar woningen langs de nieuwe verbinding. Tot slot heeft deze maatregelen een verkeersaantrekkende werking op het Blokland, wat de verkeersonveiligheid hier vergroot, omdat die weg niet is ingericht op het aanbod van meer verkeer.

3.7 Verwijderen drempel Bovenkerkweg

Toelichting maatregel

De maatregel betreft het verwijderen van de bestaande drempel op de Bovenkerkweg tussen de Majoraan en Pijlkruid.

Effect verkeersveiligheid

Het verwijderen van de drempel heeft mogelijk tot gevolg dat de gereden snelheden op de Bovenkerkweg hoger worden. Bij een toenemende snelheid van het gemotoriseerde verkeer neemt de kans op een hogere mate van letselerlust toe. De verkeersveiligheid neemt daardoor af. Er wordt echter verwacht dat de snelheidstoename van het gemotoriseerd verkeer minimaal zal zijn vanwege het smalle wegprofiel van de Bovenkerkweg.

Effect op overlast door landbouwverkeer

Het verwijderen van de drempel zorgt ervoor dat het landbouwverkeer minder hoeft af te remmen en op te trekken. Dit voorkomt geluidsoverlast dat daarmee gepaard gaat. Daarnaast wordt de overlast voor bewoners met betrekking tot trillingen minder.

Effect op landbouwverkeer

Deze maatregel heeft positief gevolgen voor het landbouwverkeer. Het blijft voor dit verkeer mogelijk om de meest ideale route te kiezen. Door het verwijderen van de drempel neemt ook het rijcomfort voor bestuurders van het landbouwverkeer toe.

Effect op autoverkeer

Deze maatregel heeft geen direct effect op de routes van het overige autoverkeer.

Conclusie

Het verwijderen van de bestaande drempel heeft naar verwachting geen effect op de verkeersveiligheid van het fietsverkeer. Wel zal de overlast door landbouwvoertuigen voor bewoners door het minder hoeven afremmen en optrekken en door minder trillingen afnemen. Verder heeft de maatregel geen effect op het gebruik van de weg door landbouwverkeer en normaal autoverkeer. De maatregel op zichzelf zal geen oplossing betekenen, maar kan wel als aanvullende maatregel worden gehanteerd.

3.8 Extra drempels Bovenkerkweg

Toelichting maatregel

Deze maatregel betreft de aanleg van een extra drempel op de Bovenkerkweg. De bestaande drempel wordt verplaatst naar een van beide zijwegen van de Bovenkerkweg. De nieuwe drempel wordt geplaatst naar de aansluiting van de andere zijweg. Er ontstaan hierdoor twee plateaus.

Effect verkeersveiligheid

Door de aanleg van een extra drempel wordt het gebruik van de Bovenkerkweg minder aantrekkelijk voor al het gemotoriseerde verkeer. Door de drempel wordt de snelheid van het autoverkeer getemperd. Naar verwachting zal het zwaar verkeer nauwelijks via een andere route gaan rijden. De verkeersveiligheid licht toe door de snelheidsremmer.

Effect op overlast door landbouwverkeer

Het gebruik van de Bovenkerkweg door landbouwverkeer zal naar verwachting een weinig veranderen. Een extra drempel heeft weinig extra weerstand tot gevolg in relatie tot de grote afstanden van de alternatieve routes. Echter zorgt de aanwezigheid van een extra drempel voor meer remmen en optrekken en daardoor voor meer geluidsoverlast. Verder zal de overlast bij bewoners door trillingen toenemen.

Effect op landbouwverkeer

De aanwezigheid van een extra drempel zal het voor een aantal landbouwvoertuigen onmogelijk of zeer oncomfortabel maken de Bovenkerkweg te gebruiken. Dit landbouwverkeer wordt gedwongen een andere route te zoeken. De beschikbare alternatieve routes zijn echter onvoldoende geschikt:

- » route via de Beneden Kerkweg. Deze weg is erg smal en er geldt hier al een breedtebeperking. Het elkaar passeren van autoverkeer en landbouwvoertuigen is hier onmogelijk. Daarnaast betekent deze route dat landbouwverkeer voor overlast en verkeersonveiligheid zorgt op De Bleek (verplaatsing van hetzelfde probleem);
- » de route via de M.A. Reinaldaweg (N204). Deze route zorgt voor zeer grote omrijdafstanden voor het landbouwverkeer. Daarnaast wordt deze route door bestuurders als onprettig beschouwd. Het verkeer moet langs de provinciale weg op de parallelweg rijden. Deze parallelweg is namelijk erg smal, waardoor passeren met fietsverkeer onveilig is. Passeren van meerdere landbouwvoertuigen is hier niet mogelijk. Daarom kan deze oplossing in principe niet los worden gezien van het opwaarderen van de parallelweg.

Effect op het autoverkeer

Deze maatregel heeft, naast een lichte daling in rijcomfort, geen direct effect op de routes van het overige autoverkeer.

Conclusie

Het aanleggen van een extra drempel op de Bovenkerkweg heeft slechts licht invloed op een verhoging van de verkeersveiligheid van het fietsverkeer. De overlast door landbouwvoertuigen voor bewoners door een extra drempel zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De hoeveelheid landbouwverkeer zal nauwelijks verminderen, maar door de drempel is wel meer grotere overlast op het gebied van geluid en trillingen te verwachten.

3.9 Afweging oplossingsrichtingen

In voorgaande paragrafen zijn verschillende oplossingsrichtingen afgewogen op positieve en negatieve effecten. In de beoordeling van de verschillende oplossingsrichtingen is specifiek gekeken naar vier onderdelen:

- » de maatregel moet een duidelijke verbetering van de verkeersveiligheid opleveren;
- » de maatregel moet de ervaren overlast door landbouwverkeer verminderen;
- » de maatregel mag niet leiden tot onevenredige nadelen voor het landbouwverkeer (zoals grote omrijdafstanden);
- » de maatregel mag niet leiden tot onevenredige nadelen voor het autoverkeer (personenauto's).

Vanuit deze overweging komt het realiseren van een nieuwe verbinding tussen de Wederiksingel en Blokland als voorkeur naar voren. Dit kan als (brom)fietspad of als volledige verbinding in combinatie met het afwaarderen van de Bovenkerkweg. Deze maatregelen kunnen eventueel gecombineerd met het verwijderen van drempels in de Bovenkerkweg. De afweging hierin is als volgt:

- » bijna een derde van het totaal aantal verkeersbewegingen op de Bovenkerkweg wordt gemaakt door fietsers. Door de Wederiksingel voor door te trekken naar Blokland wordt deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers gescheiden van het overige verkeer (waaronder tijdens een deel van het jaar landbouwverkeer). De verkeersveiligheid voor (brom)fietsers zal hierdoor verbeteren;
- » deze oplossingsrichtingen haakt niet direct in op de problematiek die bewoners ondervinden door de aanwezigheid van landbouwverkeer (overlast door geluid en trillingen). Uit het onderzoek blijkt dat dit in een beperkt deel van het jaar (een aantal keer in voorjaar, zomer en najaar) speelt. De overlast kan voor een deel worden verminderd door de (huidige) verkeersdrempels te verwijderen of minder stijl te maken. Hierdoor levert dit minder geluidshinder en trillingen op. Overige afgewogen oplossingsrichtingen staan niet in verhouding tot de omvang van het geconstateerde probleem of leiden alleen tot een verschuiving van het probleem;
- » in deze varianten blijft een route van Blokland naar Montfoort toegankelijk voor het landbouwverkeer. Hiermee heeft deze maatregel geen nadelige effecten voor dit verkeer;
- » uit het onderzoek komt naar voren dat er geen noemenswaardige hoeveelheid sluipverkeer is en dat er relatief veel lokaal verkeer rijdt. Met deze oplossing blijft de verbinding tussen Blokland en Montfoort mogelijk, zodat dit geen negatief effect heeft op het autoverkeer. De intensiteiten van het verkeer op de Bovenkerkweg vallen binnen de richtlijnen van een erftoegangsweg (zie ook onderzoek Verkeersadvies Hofland-Oost).

Afweging 'nieuwe verbinding'

Op basis van bovenstaande afweging kan geconstateerd worden dat de varianten 'nieuwe verbinding voor (brom)fietsverkeer' en 'nieuwe verbinding voor al het verkeer' niet veel van elkaar afwijken. In beide varianten wordt de verkeersveiligheid verbeterd door het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer te scheiden, blijft de route voor landbouwverkeer mogelijk en is er een lichte verbetering van de overlast. Beide varianten hebben ook als nadeel dat de routes van het fietsverkeer en autoverkeer elkaar nog moeten kruisen. Bij het realiseren van een verbinding als (brom)fietspad is dit in de Wollegras en bij een volledige verbinding is dit op het Blokland.

4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

4.1 Conclusies

In dit onderzoek is bekeken op welke manier de ervaren overlast bij bewoners rond de Bovenkerkweg kan worden verminderd. Deze overlast betreft vooral sluipverkeer, verkeersonveiligheid voor fietsers en overlast voor landbouwverkeer. Hieronder zijn de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven wat betreft de geïnterviewde gegevens en de mogelijke oplossingsrichtingen.

Conclusie inventarisatie

In de inventarisatie is een radarmeting uitgevoerd (met name gericht op fietsersaantallen), heeft een kentekenonderzoek plaatsgevonden (om doorgaand autoverkeer in beeld te brengen) en is met relevante partijen het landbouwverkeer geïnterviewd. Uit de verschillende deelonderzoeken zijn de volgende conclusies te trekken:

- » de intensiteiten op de Bovenkerkweg vallen ruim binnen de eisen die gesteld zijn aan een erftoegangsweg. Uit het kentekenonderzoek is gebleken dat zich op de Bovenkerkweg geen substantieel aandeel doorgaand verkeer bevindt. Wel is er een relatief sterke relatie tussen Blokland en Montfoort;
- » het aandeel fietsers op de Bovenkerkweg is substantieel (27% van het totaal aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde werkdag). In perioden met beter weer is de omvang van het fietsverkeer nog groter. In combinatie met hoge intensiteiten en de aanwezigheid van veel landbouwverkeer leidt dit tot (gevoelsmatige) verkeersonveiligheid;
- » de aanwezigheid van landbouwverkeer op de Bovenkerkweg kan, met name in de oogst- en zaaiperiode, tot overlast leiden. Juist in deze perioden vinden meer verkeersbewegingen met dit materieel plaats. De problematiek met betrekking tot landbouwvoertuigen richt zich op verkeersveiligheid en overlast door geluid en trillingen.

Afweging oplossingsrichtingen

De volgende oplossingsrichtingen zijn in de rapportage onderzocht:

- 1 volledige afsluiting van de Bovenkerkweg door middel van een 'knip';
- 2 afsluiting van de Bovenkerkweg voor zwaar verkeer door middel van een geslotenverklaring;
- 3 verbeteren route landbouwverkeer op of langs de N204;
- 4 verbinding tussen de Wederiksingel en Blokland voor (brom)fietsverkeer;
- 5 verbinding tussen de Wederiksingel en Blokland voor al het verkeer;
- 6 verwijderen drempel Bovenkerkweg;
- 7 extra drempels Bovenkerkweg.

In de beoordeling van de verschillende oplossingsrichtingen is specifiek gekeken naar vier onderdelen:

- » de maatregel moet een duidelijke verbetering van de verkeersveiligheid opleveren;

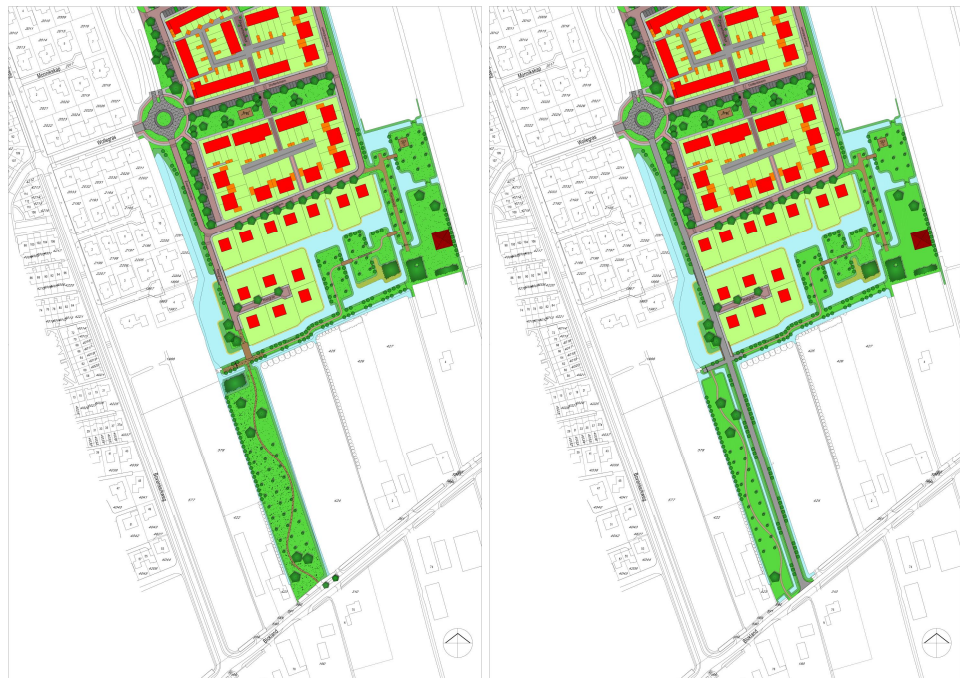
- » de maatregel moet de ervaren overlast door landbouwverkeer verminderen;
- » de maatregel mag niet leiden tot onevenredige nadelen voor het landbouwverkeer (zoals grote omrijafstanden);
- » de maatregel mag niet leiden tot onevenredige nadelen voor het autoverkeer (personenauto's).

Conclusie oplossingsrichting

Op basis van de afweging is het wenselijk een nieuwe verbinding tussen de Wederiksingel en het Blokland te realiseren. In dit onderzoek komen geen noemenswaardige verschillen naar voren tussen een verbinding als (brom)fietspad of als volledige verbinding. Beide varianten zorgen voor een betere verkeersveiligheid door het scheiden van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer en hebben geen nadelige gevolgen voor landbouwverkeer en autoverkeer.

Belangrijk uitgangspunt in de afweging is dat de maatregel positief effect heeft, maar ook dat eventuele nadelige effecten wel in verhouding staan tot de omvang van het probleem. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn dat verkeersveiligheid voor fietsverkeer altijd speelt (gedurende het hele jaar), maar dat de overlast door landbouwverkeer met name tijdens een aantal (kortere) periodes in het jaar ontstaat.

Aandachtspunt bij de nieuwe verbindingen is dat de mate van overlast door zwaar verkeer niet noemenswaardig zal veranderen, hetzij op de Bovenkerkweg, hetzij langs de nieuwe verbinding.



figuur 11: Stedenbouwkundige uitwerking nieuwe verbinding voor alleen (brom)fietsverkeer (links) en al het verkeer (rechts)

4.2 Aanbevelingen uitwerking maatregelen

In de voorgaande paragraaf is aangegeven waarom de oplossingsrichting waarbij een verbinding wordt gemaakt tussen de Wederiksingel en het Blokland, als de meest gunstige oplossingsrichting wordt gezien. In deze paragraaf wordt een aanbeveling gedaan over waar op te letten bij het tot uitvoer brengen van deze oplossingsrichting.

Daarnaast blijkt dat met een nieuwe verbinding de mate van overlast nauwelijks wordt veranderd. Daarom wordt aanbevolen om te bekijken welke aanvullende maatregelen de ervaren overlast kunnen beperken. Verderop zijn daarom aanbevelingen opgenomen om de overlast te beperken.

Aanbevelingen bij een nieuwe verbinding als (brom)fietsvoorziening

Hieronder is een aantal aanbevelingen en aandachtspunten weergegeven bij de realisatie van een nieuwe (brom)fietsverbinding tussen de rotonde Wederiksingel-Wollegras tot aan Blokland:

- » in de huidige situatie maakt de Bovenkerkweg vanaf het kruispunt met de N228 tot aan Blokland deel uit van het recreatief fietsroutenet. Hier kan de nieuwe verbinding voor fietsers in betrokken worden. Bordjes voor het knooppuntensysteem geven deze route aan. Dit kan eventueel bevorderd worden met aanvullende maatregelen voor het fietsverkeer;
- » langs de huidige Wederiksingel ligt aan beide zijden een vrijliggende fietsvoorziening (parallelweg). Na de rotonde ligt een 30km-zone van de wijk Hofland-Oost. De verbinding voor fietsers kan hierop aantakken (zie figuur 11). Om de route voor fietsers nog aantrekkelijker te maken kan de vrijliggende fietsvoorziening doorgetrokken worden als solitair fietspad in twee richtingen. Dit loopt dan het eerste deel parallel aan de 30km-zone en loopt vloeiend door richting het Blokland. Een extra aantakking vanuit Hofland-Oost is hierbij mogelijk;
- » de vormgeving van de aansluiting van het solitaire fietspad op Blokland moet verder uitgewerkt te worden. De verkeersveiligheid van het fietsverkeer verdient hier wel aandacht. In verband met de aanwezigheid van landbouwverkeer op het Blokland dient het zicht op en vanaf het fietspad voldoende te zijn. Een mogelijkheid is het realiseren van een (lichte) drempel ter hoogte van het fietspad, om de aanwezigheid van het fietspad te benadrukken;
- » het gebruik van de Bovenkerkweg door (brom)fietsers wordt niet verboden. Door het doortrekken van de Wederiksingel voor (brom)fietsers worden zij gestimuleerd hiervan gebruik te maken. Het verdient aanbeveling te monitoren of het gebruik van de Bovenkerkweg door (brom)fietsers daadwerkelijk afneemt en daarmee dus de problematiek van verkeersonveiligheid voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers.

Aanbevelingen bij een nieuwe verbinding voor al het verkeer

Hieronder is een aantal aanbevelingen en aandachtspunten weergegeven bij de realisatie van een nieuwe verbinding tussen de rotonde Wederiksingel-Wollegras tot aan Blokland voor al het verkeer:

- » de nieuwe verbinding krijgt de functie van erftoegangsweg. Dit betekent een 30km-zone binnen de kom (aansluitend op de nieuwe woonwijk Hofland-Oost) en een 60km-zone buiten de kom (aansluitend op de plattelandswegen in de omgeving). Op deze manier wordt de nieuwe weg het best in de landschappelijke omgeving en het wegennet ingepast en wordt de mogelijkheid van doorgaande route minder logisch gemaakt;
- » de inrichting van de weg moet aansluiten bij de maximumsnelheid. Dit betekent:
 - duidelijke aanduiding van veranderingen in maximumsnelheid bij de rotonde en de komgrens. Bij de rotonde gaat het om een 30km-poort. De geplande brug vormt een logische afbakening van de overgang van buiten naar binnen de kom;
 - de inrichting van de 30km-zone moet zodanig zijn dat dit voor de weggebruiker geloofwaardig is. Aan de andere kant moet landbouwverkeer mogelijk zijn. De inrichting kan bestaan uit een relatief smalle rijbaan (ongeveer 5m) en een trottoir. Vanuit geloofwaardigheid en snelheidsbeperking is een verkeersmaatregel gewenst, bijvoorbeeld bij het kruispunt halverwege de 30km-zone. Door dit kruispunt buiten de as van de weg te leggen ontstaat een natuurlijke snelheidsremmer, zonder dat dit tot overlast van een drempel leidt;
 - in de 60km-zone een relatief smalle rijbaan om de snelheid te beperken. Wel moet er voldoende ruimte zijn, zodat fietsers en motorvoertuigen elkaar veilig kunnen passeren. Het toepassen van grasbetontegels langs de rijbaan biedt de mogelijkheid van een smalle rijbaan, zonder dat de bermen kapot worden gereden. Het toepassen van een zeer smalle rijbaan (één motorvoertuig) met uitwijkhavens is vanuit verkeersveiligheid niet aan te bevelen. Dan ontstaat een onrustig wegbeeld en is er zeer weinig ruimte over voor eventuele fietsers. Een dergelijke oplossing heeft nauwelijks effect op het ontmoedigen van het gebruik van deze route, gezien de korte afstand van het weggedeelte en het grote aandeel lokaal verkeer;
- » in deze variant moet het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer elkaar kruisen op het Blokland. Vanwege de beperkte ruimte (smalle rijbaan) op het Blokland is er extra aandacht nodig voor de verkeersveiligheid. In de uitwerking van deze variant moet dit nader bekeken worden. Mogelijke maatregelen zijn:
 - een vrijliggende fietsverbinding langs de nieuwe verbinding tussen de Wederiksingel en Blokland. Dit kan eventueel gecombineerd worden met een goede oversteekplaats voor het fietsverkeer;
 - afsluiting van de Bovenkerkweg voor gemotoriseerd verkeer. Aandachtspunt hierbij is de bereikbaarheid van de toekomstige begraafplaats;
 - verkeersveilige inrichting Blokland, met name voor de positie van het fietsverkeer. Dit betekent dat er voldoende ruimte is voor zowel landbouwverkeer als fietsverkeer, zonder dat de weg uitnodigt tot hoge snelheden. Gezien de laanstructuur is extra aandacht nodig voor de opvallendheid van de kruispunten, bijvoorbeeld met een kruispuntplateau.

Aandachtspunten m.b.t. beperken van overlast landbouwvoertuigen

Zoals in de voorgaande paragraaf al is omschreven, dient nog wel aandacht besteed te worden aan de overlast die (seizoensgebonden) wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van landbouwverkeer. Afhankelijk van de variant rijdt het landbouwverkeer nog in de Bovenkerkweg of op de nieuwe verbinding. Door een aantal kleine maatregelen te treffen kan deze overlast worden beperkt:

- » in de huidige situatie is op het wegvak van de Bovenkerkweg tussen de komgrens en het kruispunt met Wollegras een drempel aangebracht. Om overlast door trillingen en remmen en optrekken (geluidsoverlast) te beperken kan deze drempel worden verwijderd. De kans is aanwezig dat hierdoor de gereden snelheden door het gemotoriseerde verkeer hoger wordt (wat ook als overlast kan worden ervaren). Het wegprofiel en de omgeving van de Bovenkerkweg (smalle rijbaan, woningen, bomen en een sloot direct langs de weg) passen goed bij de functie van de weg. Ook is er bij de komgrens een duidelijk poortconstructie. Verkeerskundig levert het verwijderen van de drempel geen directe problemen op;
- » het kruispunt Wollegras – Bovenkerkweg is in de huidige situatie krap vormgegeven. Ook is het zicht op de verschillende armen van het kruispunt niet altijd goed. Voor een veilige verkeersafwikkeling op dit kruispunt tussen het gemotoriseerde verkeer onderling, verdient het aanbeveling om het zicht vanaf de verschillende takken te optimaliseren. Op deze manier kunnen alle verkeersdeelnemers van een grotere afstand zien of er verkeer aankomt waardoor zij hier beter op kunnen anticiperen;
- » op de nieuwe verbinding kiezen voor een inrichting waarbij trillingen of geluiden worden beperkt. Voor het beperken van de snelheid kan dan gedacht worden aan andere maatregelen dan drempels. Een voorbeeld hiervan is het werken met asverspringingen of versmallingen.



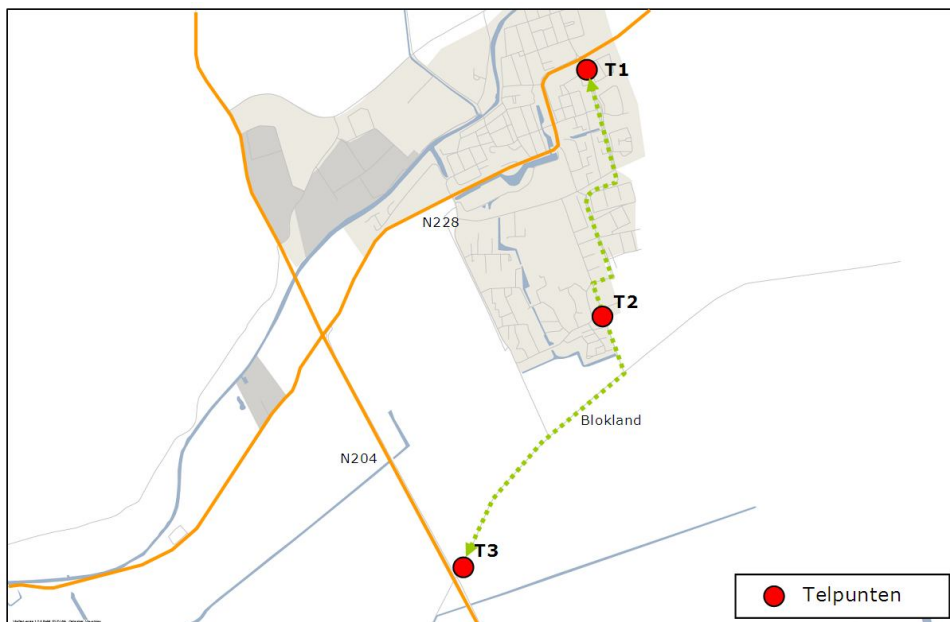
figuur 12: Voorbeeld verschoven kruispunt naast de as van de weg

LIJST VAN BIJLAGEN

- I. Resultaten kentekenonderzoek
- II. Resultaten fietstellingen
- III. Inventarisatie landbouwverkeer

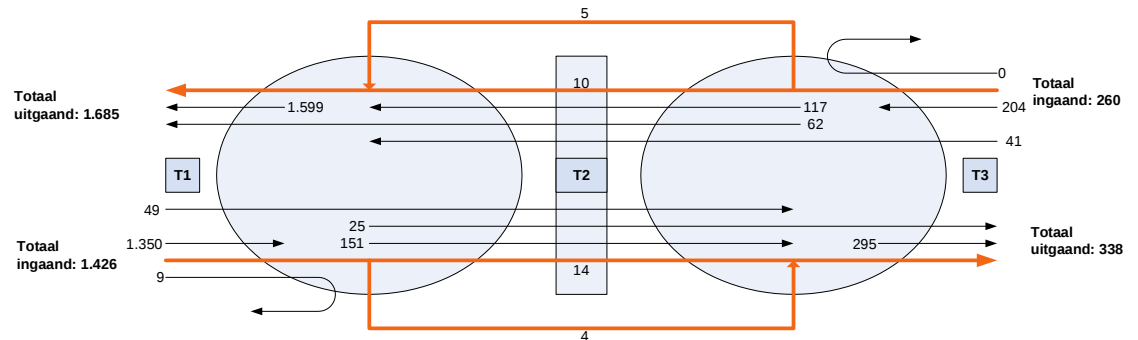
I. RESULTATEN KENTEKENONDERZOEK

Onderzoeksgebied en telpunten



- » T1 = Anne Franklaan ter hoogte van de N228
- » T2 = Bovenkerkweg ter hoogte van de komgrens
- » T3 = Blokland ter hoogte van de N204

Resultaten hele meetperiode (6.00 – 19.00 uur)



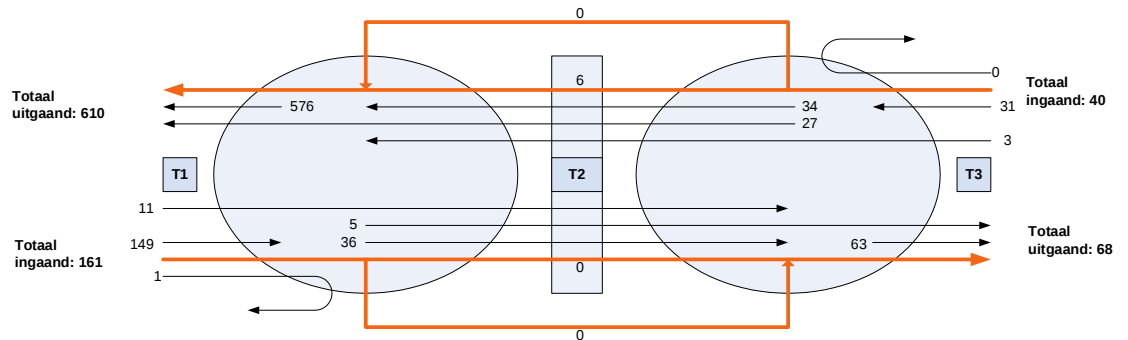
figuur 13: Schematische weergave resultaten kentekenonderzoek

- » T1 = Anne Franklaan ter hoogte van de N228
- » T2 = Bovenkerkweg ter hoogte van de komgrens
- » T3 = Blokland ter hoogte van de N204

De belangrijkste resultaten van het kentekenonderzoek zijn:

- » het totale aanbod van verkeer dat het onderzoeksgebied via telpunt 1 en 3 binnenreed, bedraagt 1.686 motorvoertuigen. Via beide telpunten reden 2.023 motorvoertuigen het onderzoeksgebied uit;
- » het aandeel doorgaand verkeer van het totale aanbod van verkeer dat het onderzoeksgebied via telpunt 1 en 3 binnenreed, is het aandeel doorgaand verkeer 2%;
- » op de Bovenkerkweg zijn tijdens de meetperiode 469 motorvoertuigen waargenomen;
- » het aandeel doorgaand verkeer op de Bovenkerkweg (verkeer dat via telpunt 1 binnenreed, telpunt 2 passeerde en het gebied uitreed bij telpunt 3 en andersom) bedraagt 5%;
- » meer dan de helft (57%) van het verkeer op de Bovenkerkweg is niet geregistreerd bij telpunt 1 en/of 3. Dit verkeer heeft of een herkomst en bestemming tussen telpunt 1 en de Bovenkerkweg en tussen telpunt 3 en de Bovenkerkweg of rijdt via andere wegen het onderzoeksgebied in of uit;
- » tijdens de gehele onderzoeksperiode is het aandeel vrachtverkeer op de Bovenkerkweg 2,5% (12). Er is één landbouwvoertuig geregistreerd.

Resultaten ochtendspits (07.00 – 09.00)



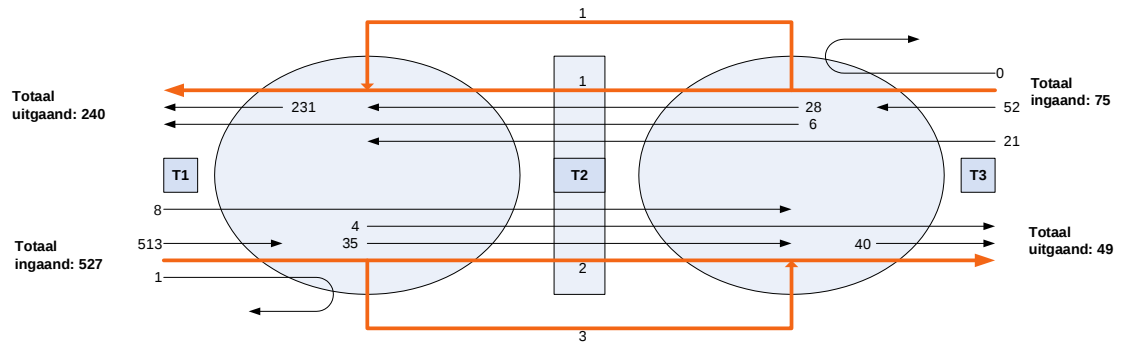
figuur 14: schematische weergave verkeersstromen tussen de rotonde Anne Franklaan – N228 en het kruispunt Bloklandweg – N204 (ochtendspits)

- » T1 = Anne Franklaan ter hoogte van de N228
- » T2 = Bovenkerkweg ter hoogte van de komgrens
- » T3 = Blokland ter hoogte van de N204

De belangrijkste resultaten voor de ochtendspits zijn:

- » tijdens de ochtendspits reden 201 motorvoertuigen het onderzoeksgebied binnen via de telpunten 1 en 3. Daarnaast reden 678 motorvoertuigen via de beide punten het onderzoeksgebied uit;
- » van het totale aanbod van verkeer tijdens de ochtendspits dat via telpunt 1 en 3 het onderzoeksgebied inrijdt is 3% doorgaand verkeer;
- » in de ochtendspitsperiode passeerden 122 voertuigen telpunt 2;
- » 5% van het verkeer wat in de ochtendspits over de Bovenkerkweg reed, is doorgaand verkeer. Dit gehele aandeel volgde de route Blokland – Bovenkerkweg – Anne Franklaan;
- » ook gedurende de ochtendspits is 57% van het totaal aantal motorvoertuigen dat over de Bovenkerkweg reed, niet geregistreerd bij de telpunten 1 en 3. Dit verkeer heeft of een herkomst en bestemming tussen telpunt 1 en de Bovenkerkweg en tussen telpunt 3 en de Bovenkerkweg of rijdt via andere wegen het onderzoeksgebied in of uit.

Resultaten avondspits (17.00 – 19.00)



figuur 15: schematische weergave verkeersstromen tussen de rotonde Anne Franklaan – N228 en het kruispunt Bloklandweg – N204 (avondspits)

- » T1 = Anne Franklaan ter hoogte van de N228
- » T2 = Bovenkerkweg ter hoogte van de komgrens
- » T3 = Blokland ter hoogte van de N204

De belangrijkste resultaten voor de avondspits zijn:

- » tijdens de avondspits reden 565 motorvoertuigen het onderzoeksgebied binnen via de telpunten 1 en 3. Daarnaast reden 289 motorvoertuigen via de beide punten het onderzoeksgebied uit;
- » van het totale aanbod van verkeer tijdens de avondspits dat via telpunt 1 en 3 het onderzoeksgebied inrijdt is 1% doorgaand verkeer;
- » in de avondspitsperiode passeerden 105 voertuigen telpunt 2;
- » 3% van het verkeer wat in de avondspits over de Bovenkerkweg reed, is doorgaand verkeer;
- » gedurende de avondspits is 60% van het totaal aantal motorvoertuigen dat over de Bovenkerkweg reed, niet geregistreerd bij de telpunten 1 en 3. Dit verkeer heeft of een herkomst en bestemming tussen telpunt 1 en de Bovenkerkweg en tussen telpunt 3 en de Bovenkerkweg of rijdt via andere wegen het onderzoeksgebied in of uit.

II. RESULTATEN FIETSTELLINGEN

Locatie naam : Bovenkerkseweg	Aantallen (abs./rel.) per dag / per uur
Locatie plaats : Montfoort	
Periode : 2010-02-03 00:00 - 2010-02-09 23:59	Opmerking : Slecht fietsweer wegens sneeuw en gladheid
Rijstrook : wollegras - Pijpkruid	
Pijpkruid - wollegras	17-02-2010 15:09

	Maandag		Dinsdag		Woensdag		Donderdag		Vrijdag		Zaterdag		Zondag		Werkdag		Weekdag		Weekenddag	
	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel
00:00-00:59	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	1	00,4%	3	01,2%	3	01,3%	0	00,0%	00,8	00,3%	01,0	00,4%	01,5	00,8%
01:00-01:59	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	1	00,4%	1	00,4%	0	00,0%	3	01,9%	00,4	00,2%	00,7	00,3%	01,5	00,8%
02:00-02:59	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	1	00,4%	3	01,9%	00,0	00,0%	00,6	00,2%	02,0	01,0%
03:00-03:59	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	00,0	00,0%	00,0	00,0%	00,0	00,0%
04:00-04:59	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	0	00,0%	2	01,2%	00,0	00,0%	00,3	00,1%	01,0	00,5%
05:00-05:59	0	00,0%	0	00,0%	2	00,8%	0	00,0%	2	00,8%	0	00,0%	3	01,9%	00,8	00,3%	01,0	00,4%	01,5	00,8%
06:00-06:59	8	02,7%	3	01,2%	5	02,0%	7	02,5%	4	01,6%	1	00,4%	1	00,6%	05,4	02,0%	04,1	01,7%	01,0	00,5%
07:00-07:59	31	10,5%	36	14,9%	22	08,8%	21	07,4%	24	09,6%	3	01,3%	0	00,0%	26,8	10,1%	19,6	08,0%	01,5	00,8%
08:00-08:59	29	09,8%	31	12,8%	17	06,8%	27	09,5%	16	06,4%	13	05,7%	5	02,1%	24,0	09,1%	19,7	08,1%	09,0	04,6%
09:00-09:59	9	03,0%	10	04,1%	7	02,8%	18	06,3%	9	03,6%	18	07,8%	8	04,9%	10,6	04,0%	11,3	04,6%	13,0	06,6%
10:00-10:59	7	02,4%	7	02,9%	8	03,2%	10	03,5%	8	03,2%	22	09,6%	14	08,6%	08,0	03,0%	10,9	04,4%	18,0	09,2%
11:00-11:59	13	04,4%	9	03,7%	6	02,4%	12	04,2%	7	02,8%	15	06,5%	20	12,3%	09,4	03,6%	11,7	04,8%	17,5	08,9%
12:00-12:59	15	05,1%	13	05,4%	22	08,8%	21	07,4%	14	05,6%	18	07,8%	10	06,2%	17,0	06,4%	16,1	06,6%	14,0	07,1%
13:00-13:59	19	06,4%	12	05,0%	15	06,0%	22	07,7%	15	06,0%	23	10,0%	18	11,1%	16,6	06,3%	17,7	07,2%	20,5	10,5%
14:00-14:59	15	05,1%	14	05,8%	13	05,2%	14	04,9%	17	06,8%	31	13,5%	20	12,3%	14,6	05,5%	17,7	07,2%	25,5	13,0%
15:00-15:59	33	11,1%	30	12,4%	32	12,9%	35	12,3%	28	11,2%	31	13,5%	13	08,0%	31,6	12,0%	28,9	11,8%	22,0	11,2%
16:00-16:59	30	10,1%	23	09,5%	36	14,5%	27	09,5%	23	09,2%	20	08,7%	11	06,8%	27,8	10,5%	24,3	09,9%	15,5	07,9%
17:00-17:59	34	11,5%	24	09,9%	24	09,6%	34	12,0%	26	10,4%	10	04,3%	13	08,0%	28,4	10,7%	23,6	09,6%	11,5	05,9%
18:00-18:59	16	05,4%	6	02,5%	17	06,8%	12	04,2%	20	08,0%	6	02,6%	5	03,1%	14,2	05,4%	11,7	04,8%	05,5	02,8%
19:00-19:59	17	05,7%	11	04,5%	5	02,0%	8	02,8%	8	03,2%	3	01,3%	2	01,2%	09,8	03,7%	07,7	03,2%	02,5	01,3%
20:00-20:59	11	03,7%	7	02,9%	8	03,2%	6	02,1%	9	03,6%	5	02,2%	1	00,6%	08,2	03,1%	06,7	02,7%	03,0	01,5%
21:00-21:59	6	02,0%	1	00,4%	2	00,8%	5	01,8%	7	02,8%	3	01,3%	5	03,1%	04,2	01,6%	04,1	01,7%	04,0	02,0%
22:00-22:59	2	00,7%	2	00,8%	6	02,4%	2	00,7%	7	02,8%	2	00,9%	2	01,2%	03,8	01,4%	03,3	01,3%	02,0	01,0%
23:00-23:59	1	00,3%	3	01,2%	2	00,8%	1	00,4%	2	00,8%	2	00,9%	3	01,9%	01,8	00,7%	02,0	00,8%	02,5	01,3%
00:00-23:59	296	100,0%	242	100,0%	249	100,0%	284	100,0%	250	100,0%	230	100,0%	162	100,0%	264,2	100,0%	244,7	100,0%	196,0	100,0%
00:00-06:59	8	02,7%	3	01,2%	7	02,8%	9	03,2%	10	04,0%	5	02,2%	12	07,4%	07,4	02,8%	07,7	03,2%	08,5	04,3%
07:00-18:59	251	84,8%	215	89,8%	219	88,0%	253	89,1%	207	82,8%	210	91,3%	137	84,6%	229,0	86,7%	213,1	87,1%	173,5	88,5%
19:00-23:59	37	12,5%	24	09,9%	23	09,2%	22	07,7%	33	13,2%	15	06,5%	13	08,0%	27,8	10,5%	23,9	09,7%	14,0	07,1%
23:00-06:59	9	03,0%	6	02,5%	9	03,6%	10	03,5%	12	04,8%	7	03,0%	15	09,3%	09,2	03,5%	09,7	04,0%	11,0	05,6%

III. INVENTARISATIE LANDBOUWVERKEER

Verslag van gesprekken in kader van onderzoek Bovenkerkweg Montfoort

Doel van de gesprekken

De gesprekken hadden vooral als doel om in beeld te brengen hoeveel landbouwvoertuigen van de Bovenkerkweg gebruik maken. Dit in aanvulling op de twee metingen met een kentekenonderzoek en een fietserstelling.

LTO, Dhr. M. Vlooswijk, 11-01-2010

In het gesprek is gesproken over de omvang en de herkomst van landbouwvoertuigen op de Bovenkerkweg. De belangrijkste bevindingen uit het gesprek zijn:

- » de Tiendweg wordt nauwelijks gebruikt als route naar de omliggende gebieden, ook niet door landbouwvoertuigen. De betreffende weilanden en akkerlanden worden veelal bereikt door rechtstreeks door te steken vanaf (de boerderijen aan) het Blokland en de Heeswijk;
- » het gebied tussen het Blokland en de Heeswijk wordt veelal gebruikt als grasland voor veehouderij en als akkerland voor verbouwing van maïs. Per saldo levert dit naar inschatting de volgende verkeersbewegingen op:
 - grasland: een aantal keer per jaar maaien. Naar inschatting ongeveer 100 verkeersbewegingen per jaar;
 - akkerland: in het voorjaar maximaal 3 dagen bemesten, in het najaar een aantal dagen oogsten (maximaal een week). Totaal ongeveer 400 verkeersbewegingen per jaar;
- » bij elkaar gaat het naar inschatting om ongeveer 500 verkeersbewegingen per jaar door landbouwvoertuigen die op de omliggende weilanden moeten zijn. Dit zijn relatief lage aantallen (gemiddeld nog geen 2 per dag).

Op basis van de klachten lijkt de hoeveelheid landbouwverkeer hoger te zijn dan kan worden aangenomen voor het lokale landbouwverkeer. Een mogelijkheid is dat doorgaand landbouwverkeer van deze route gebruik maakt. Het gaat dan om bijvoorbeeld landbouwvoertuigen van loonwerkersbedrijven (uit de omgeving Benschop/Lopik) die in Leidsche Rijn (woningbouw) en bij de aanleg van de A2 betrokken zijn. Zij kiezen mogelijk de route via de Bovenkerkweg om zo de parallelweg langs de M.A. Reinaldaweg (N204) en de verkeerslichten in Montfoort te ontwijken. De parallelweg langs de N204 wordt als te smal ervaren voor goed gebruik door landbouwvoertuigen, vooral op het moment dat er ook (veel) fietsverkeer rijdt is dit geen aantrekkelijke route.

Looman. Dhr. Looman, 19-01-2010

Met de heer Looman is gesproken over zijn ervaringen met het verkeer op de Bovenkerkweg. Hieronder zijn de belangrijkste punten uit het gesprek weergegeven:

- » het loonbedrijf Looman heeft ongeveer 15 machines, waarvan de meeste kraanmachines zijn. Bij een opdracht wordt de kraan naar de locatie gebracht. Meestal blijft de machine vervolgens ter plekke staan totdat de klus is afgerond.
- » op de Bovenkerkweg rijdt maar weinig verkeer. Volgens de heer Looman gaat het om ongeveer 700 auto's per dag ter hoogte van zijn bedrijf/woning. Ook het aantal vrachtauto's en landbouwvoertuigen is volgens hem maar zeer gering. De heer Looman is dan ook van mening dat er geen probleem is en dat een nieuwe weg niet nodig is.
- » het aantal keer dat bedrijven aan het Blokland via de Bovenkerkweg rijden is relatief beperkt. In de meeste gevallen is de route via het Blokland en de M.A. Reinaldaweg (N204) de snelste weg.

A. de Heer Loonwerkersbedrijf, Plaats, 18-01-2010, telefonisch

Loonwerkersbedrijf A. de Heer is vooral werkzaam in groenvoorziening en baggerwerkzaamheden. Ze hebben ongeveer 25 tractoren in gebruik. Hierbij wordt meestal de voertuigen naar de locatie toe gereden. Deze blijft daar vervolgens zoveel mogelijk staan totdat de klus is afgerond. Ze hebben op dit moment geen opdrachten in Leidsche Rijn of omgeving.

M. de Bruijn Loon- en verhuurbedrijf, Lopik, 22-01-2010, telefonisch

M. de Bruin is een loonbedrijf en verhuurbedrijf van agrarische voertuigen. Totaal beschikken ze over ongeveer 25 machines, waarvan ongeveer 10 tractoren en 15 overige agrarische machines, graafmachines en kranen. Bij een opdracht worden de machines bij voorkeur niet op de werklocatie achterlaten in verband met de veiligheid. Afhankelijk van de afstand en de stallingsmogelijkheden worden de machines meestal mee teruggenomen of op een veilige stallingsplek in de omgeving geplaatst.

