



Landbouw- verkeer N201



Gemeente Uithoorn
Definitief

Landbouwverkeer N201

Datum	21 december 2011
Kenmerk	UHN021/Bs2/0160
Eerste versie	18 oktober 2011

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Uithoorn Definitief
Titel rapport	Landbouwverkeer N201
Kenmerk	UHN021/Bs2/0160
Datum publicatie	21 december 2011
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer R. Esveld
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren M.J. (Marco) Mulder en T. (Tim) Bunschoten
Projectomschrijving	De provinciale weg N201 wordt in de toekomst om de kern Uithoorn gelegd. De bestaande oeververbinding wordt alleen gebruikt voor het toegankelijk maken van de parkeergarage onder het dorpscentrum van Uithoorn. In dit onderzoek worden de effecten op en de alternatieven voor landbouwverkeer beschreven.
Trefwoorden	landbouwverkeer, Uithoorn, N201

	Inhoud	Pagina			
1	Inleiding	1	5	Resumé	22
1.1	Aanleiding	1	5.1	Alternatieven vergeleken	22
1.2	Werkwijze	2	5.2	Aanbevelingen	24
2	Gebruik Prinses Irenebrug	4		Bijlagen	
2.1	Maatgevend seizoen	4	1	Verslagen interview	
2.2	Periode van de dag	5	2	Cijfers inventarisatie	
2.3	Type voertuigen	5			
3	Verkeerskundige consequenties	6			
3.1	Reistijd	6			
3.2	Leefbaarheid en verkeersveiligheid	7			
4	Alternatieven	8			
4.1	Alternatief 1a: Vrouwenakkersebrug (Legmeerdijk)	10			
4.2	Alternatief 1b: Vrouwenakkersebrug (Vuurlijn)	11			
4.3	Alternatief 1c: Vrouwenakkersebrug (Drechtdijk)	12			
4.4	Alternatief 1d: Vrouwenakkersebrug (Amsteldijk-Zuid)	13			
4.5	Alternatief 1e: Vrouwenakkersebrug (Drechtdijk en Noorddammerweg)	14			
4.6	Alternatief 2: Busbaan	15			
4.7	Alternatief 3: Nieuwe tracé N201	16			
4.8	Alternatief 4: Ouderkerk aan de Amstel	17			
4.9	Alternatief 5: Verkeersmanagement	18			
4.10	Alternatief 6: Veerpont bij Nes aan de Amstel	19			
4.11	Alternatief 7: Parkeergarage	20			
4.12	Alternatief 8: Spitsbeperking	21			

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

De N201 is een provinciale weg die in de huidige situatie dwars door Uithoorn gaat. Op de huidige N201 is landbouwverkeer mogelijk. De provincie realiseert de omlegging van de N201 om Uithoorn heen.

Een belangrijk aspect waarvoor de gevolgen nog niet inzichtelijk zijn gemaakt is het landbouwverkeer. In de huidige situatie is het voor landbouwverkeer toegestaan gebruik te maken van het deel van de N201 door Amstelhoek en Uithoorn via de Prinses Irenebrug (zie figuur 1.1). In de nieuwe situatie, waarin de N201 om Uithoorn is gelegd, wordt voornamelijk geen landbouwverkeer toegestaan in verband met de mogelijke verkeersonveiligheid. De voornaamste reden hiervoor is de beperkte zichtafstand en de helling in het aquaduct. Dit in combinatie met het snelheidsverschil tussen het landbouw- en het autoverkeer heeft ertoe geleid dat de provincie het standpunt heeft geen landbouwverkeer toe te staan op dit tracé. Daarnaast zou het toestaan van landbouwverkeer in strijd zijn met het realisatiebesluit N201 dat is ondertekend door alle belanghebbenden. Verderop op het Utrechtse deel van de N201 is overigens wel landbouwverkeer toegestaan.

De omlegging van de N201 biedt voor de gemeente Uithoorn tevens kansen om het centrum van Uithoorn te revitaliseren. De zogenaamde 'garagevariant' schept hiervoor de beste voorwaarden. Deze variant heeft echter tot gevolg dat de bestaande N201 wordt geknipt. Oost-westrelaties zijn voor autoverkeer in de toekomst derhalve niet meer mogelijk via de bestaande N201.

Dit principebesluit en het niet meer toestaan van doorgaand verkeer op de huidige verbinding, zijn aanleiding geweest voor deze rapportage.

Deze rapportage maakt de consequenties voor het landbouwverkeer en de mogelijke alternatieven inzichtelijk.



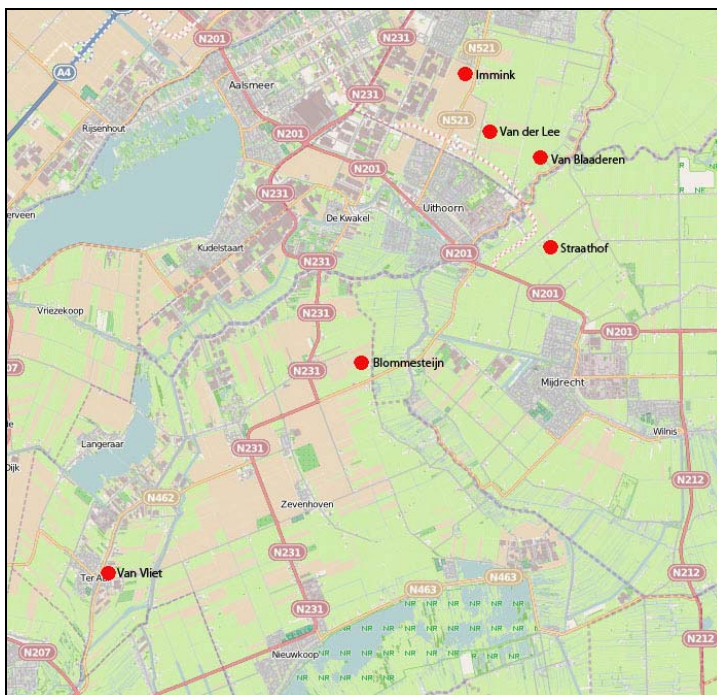
Figuur 1.1: Omlegging van de N201 (gestreept) en locatie huidige Prinses Irenebrug (rood)

1.2 Werkwijze

Deze rapportage is mede tot stand gekomen op basis van een zestal gesprekken die door Goudappel Coffeng BV zijn gevoerd met de volgende partijen:

- de heer E. van Blokland (Straathof BV);
- de heer J. van der Lee (Van der Lee BV);
- de heer J.M. van Vliet (Loonbedrijf J.M. van Vliet BV);
- de heer N.J. Immink (Agrimm BV);
- de heer P.M. Blommesteijn (Blommesteijn BV);
- de heer R. van Blaaderen (zelfstandig ondernemer, agrariër).

De locaties van de geïnterviewden zijn weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.2: Locatie geïnterviewden

Tijdens de gesprekken zijn de vragen aan de orde gekomen zoals deze zijn weergegeven in bijlage 1. Daarbij is ingegaan op de volgende onderwerpen:

- algemene informatie over het bedrijf;
- maatgevend seizoen;
- huidig gebruik van de Prinses Irenebrug;
- alternatieve routes.

Vervolgens is het resultaat besproken met Cumela Nederland.

Leeswijzer

We zullen eerst ingaan op het huidige gebruik van de Prinses Irenebrug door de geïnterviewde bedrijven. Daarbij nemen we ook het maatgevende seizoen mee. Dit beschrijven we in hoofdstuk 2. Vervolgens geven we in hoofdstuk 3 een algemene beschrijving van de verkeerskundige consequenties van het principebesluit op de N201+ en de keuze voor de garagevariant.

Hoofdstuk 4 beschrijft de mogelijke alternatieven voor de bestaande brug en de verkeerskundige consequenties van deze alternatieven. Deze zijn naar voren gekomen uit de interviews en onze eigen inschattingen. Als laatste geven we in hoofdstuk 5 een overzicht van alle alternatieven en scoren we de alternatieven op een drietal verkeerskundige criteria.

2

Gebruik Prinses Irenebrug

In dit hoofdstuk gaan we in op het huidige gebruik van de Prinses Irenebrug. Hierbij gaat het om het maatgevende seizoen, de maatgevende periode van de dag en het type voertuigen dat gebruikt maakt van de brug.

2.1 Maatgevend seizoen

Uit de interviews is naar voren gekomen dat landbouwverkeer gedurende het hele jaar gebruik maakt van de verbinding over de Amstel voor verschillende werkzaamheden. Het landbouwverkeer bestaat, zo blijkt uit de interviews, uit landbouwvoertuigen die in verschillende sectoren worden ingezet, waaronder:

- tuinbouw;
- grondverzet;
- agrarisch loonwerk.

Tussen februari en september is het gebruik hoger dan tijdens de rest van het jaar. In deze periode zijn de volgende piekmomenten waar te nemen:

- februari-maart (mest);
- september-oktober (oogstseizoen).

De piekmomenten hangen daarmee samen met het agrarisch loonwerk. Daarbij wordt in de periode van februari tot maart met name mest vervoerd voor het vruchtbaar maken van akkergronden. In de periode september tot oktober wordt er op de akkergronden geoogst en wordt deze oogst vervoerd naar de veehouderijen.

Cumela Nederland heeft onder haar leden in de regio nagevraagd hoe vaak zij gebruik maken van de verbinding over de Amstel, zowel voor het deel van het jaar als voor het deel van de dag. Hierbij gaat het niet om echte telcijfers, maar om een indicatie van de gebruikers zelf. Deze cijfers zijn weergegeven in bijlage 2.

2.2 Periode van de dag

In de spitsperioden wordt volgens de geïnterviewde loonwerkers het meest gebruik gemaakt van de verbinding over de Amstel. Loonwerkers hanteren over het algemeen normale werkdagen, waarbij met de werkzaamheden gestart wordt in de ochtendspits en deze worden beëindigd in de avondspits. Verspreid over de dag maken de loonwerkers ook gebruik van de verbinding over de Amstel, dit als gevolg van werkzaamheden op andere locaties.

Tijdens de in de vorige paragraaf beschreven piekmomenten is het gebruik van de brug constant. Het transport vindt dan de hele dag door plaats. Bij het transporteren van de oogst heeft dat met name te maken met het mogelijke bederf van producten.

2.3 Type voertuigen

Het landbouwverkeer bestaat uit verschillende typen voertuigen. De voertuigen hebben een wettelijke maximumsnelheid van 25 km/h. Uit de interviews is gebleken dat de moderne voertuigen een technische maximumsnelheid van 50 km/h hebben.

De maximale afmeting van de gebruikte voertuigen die tijdens de interviews is genoemd is 4 meter hoog, 16 meter lang en 3 meter breed. Dit past binnen de wettelijk voorgeschreven maten van 4 meter hoog, 18 meter lang en 3 meter breed.

De verschillende typen voertuigen zijn:

- tractoren;
- shovels;
- graafmachines;
- diepladers.

3

Verkeerskundige consequenties

Het principebesluit om het landbouwverkeer niet toe te staan in het aquaduct in de nieuwe N201 en het knippen van de bestaande N201 heeft verkeerskundige consequenties voor het landbouwverkeer. Dit verkeer zal andere routes moeten gaan kiezen om de Amstel te passeren.

3.1 Reistijd

Een gevolg van het afsluiten van de Prinses Irenebrug en het niet toestaan van het landbouwverkeer op het omgelegde tracé van de N201 is een langere reistijd. Doordat de Prinses Irenebrug één van de weinige mogelijkheden in de buurt is om de Amstel te passeren, moet het landbouwverkeer omrijden. Dit zorgt voor een langere reistijd.

Met behulp van Google Maps is voor de geïnterviewde grondeigenaren en loonwerkers uit de omgeving de extra reistijd geschat, voor een enkele reis. Hierbij is de kruising van de N201 met de Zijdelweg als startpunt genomen en de kruising van de N201 met de Tienboerenweg als eindpunt. Dit traject is als uitgangspunt genomen omdat er een sterke relatie bestaat tussen de Bovenkerkerpolder en de Mijdrechtse polder. Beide punten zijn de eerste keuzemomenten op de relatie tussen beide polders. De reistijden zijn weergegeven in tabel 3.1.

grondbezitter/loonwerker	extra reistijd enkele reis (min)
P.M. Blommesteijn	10 à 15
N.J. Immink	30 à 35
Straathof	25 à 30
J. van der Lee	20 à 25
J.M. van Vliet	10 à 20

Tabel 3.1: Extra reistijd grondbezitters en loonwerkers

In tabel 3.1 is te zien dat het niet toestaan van landbouwverkeer in het aquaduct van de nieuwe N201 in combinatie met de knip de grondeigenaren en loonwerkers ongeveer 20 à 25 minuten extra reistijd bezorgd voor een enkele reis. Voor een reis van en naar de klant komt dit dus uit op 40 à 50 minuten extra reistijd.

3.2 Leefbaarheid en verkeersveiligheid

Het knippen van de verbinding met het centrum via de Prinses Irene-brug vergroot de verkeersveiligheid in het centrum van Uithoorn. De intensiteiten worden hier immers gereduceerd tot alleen verkeer dat daadwerkelijk in het centrum van Uithoorn moet zijn.

Het omleggen van de N201 zorgt ervoor dat het doorgaande verkeer om Uithoorn heen wordt geleid. Dit vergroot de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in Uithoorn. Het standpunt van de provincie Noord-Holland is dat het toestaan van landbouwverkeer in het aquaduct door het snelheidsverschil en de zichtafstand en helling in het aquaduct kan leiden tot verkeersonveilige situaties.

Het gevolg van het eventueel niet toelaten van het landbouwverkeer op het nieuwe tracé van de N201 is dat dit verkeer andere routes gaat zoeken. Dit kan onveilige situaties opleveren op andere locaties in de regio Uithoorn. Om te voorkomen dat het landbouwverkeer zich diffuus over de regio gaat verspreiden, en bijvoorbeeld gebruik gaat maken van wegen in de kern Uithoorn die minder geschikt zijn voor landbouwverkeer, is het van een belang een goed en duidelijk alternatief te bieden. In het volgende hoofdstuk worden verschillende mogelijke alternatieve routes besproken.

Intermezzo

P.M. Blommesteijn: *‘De kosten voor extra reistijd worden doorberekend aan de klanten voor de heenweg. De terugweg is in eigen tijd. Beide levert dus extra kosten op.’*

J. van der Lee: *‘Voor mijn contract bij Waternet moet ik binnen een uur ter plaatse zijn om calamiteiten zoals een dijkdoorbraak, te kunnen verhelpen. Door deze beslissingen kan ik niet meer aan deze eis voldoen en loopt het contract gevaar.’*

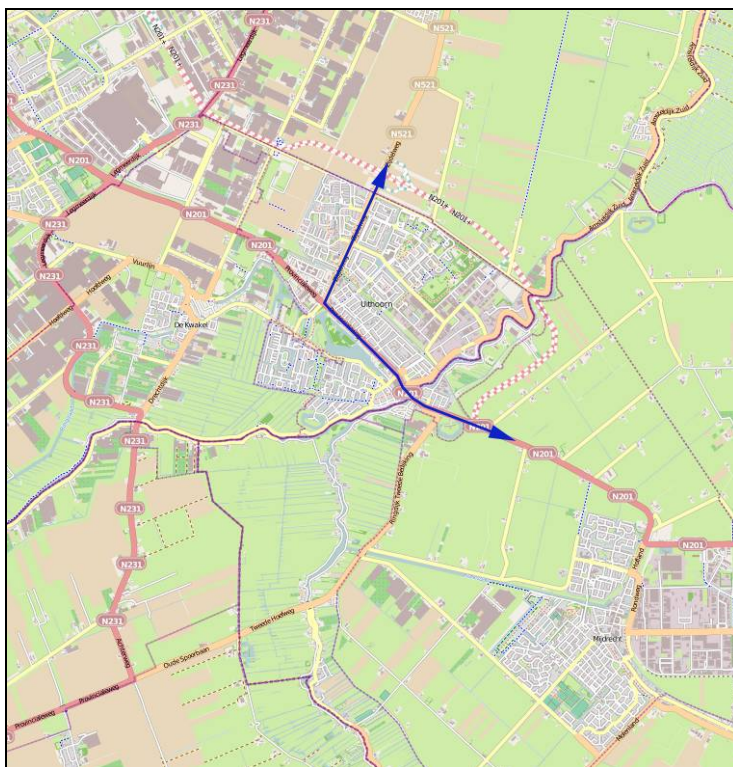
N.J. Immink: *‘Een verdubbeling van de reistijd heeft vergaande gevolgen. Het transport moet namelijk zo snel mogelijk in verband met het bederf van het te vervoeren product’*

4

Alternatieven

Er zijn verschillende alternatieven voor het landbouwverkeer mogelijk. De alternatieven die in dit hoofdstuk besproken worden zijn naar voren gekomen uit de interviews, in combinatie met onze eigen inschattingen. Hierbij wordt ingegaan op het tracé van de variant en de gevolgen, qua reistijd en verkeersveiligheid. Als referentie is het huidige tracé tussen de nieuwe aansluiting van de N201 op de Zijdelweg in Uithoorn en de Tienboerenweg in Amstelhoek gebruikt (zie figuur 4.1). Deze route heeft een lengte van 4 kilometer en een reistijd van 10 minuten (uitgaande van een maximumsnelheid van 25 km/h¹). Uiteraard zijn er ook andere herkomsten en bestemmingen mogelijk, zoals agrariërs uit de Bovenkerpolder, De Hoef of uit de buurt van de Oosterlandweg. Er is echter uitgegaan van dit referentiepunt, omdat dit de meest gebruikte route is. Het gevolg is dat de omrijdtijden voor sommige agrariërs zullen afwijken van deze referentie. Dit zijn echter beperkte afwijkingen.

¹ Hierbij moet worden opgemerkt dat er ontwikkelingen zijn voor het verhogen van de wettelijke maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen naar 40 km/h. Dit kan gevolgen hebben voor enkele alternatieven.



Figuur 4.1: Referentie route

4.1 Alternatief 1a: Vrouwenakkersebrug (Legmeerdijk)

Tracé

Het tracé van dit alternatief loopt via de Ringdijk Tweede Bedijking, de Vrouwenakkersebrug en de Legmeerdijk (zie figuur 4.3).

Reistijd

Deze route is ongeveer 13,5 kilometer langer dan de huidige route en kent een extra reistijd van ongeveer 32 minuten.

Verkeersveiligheid

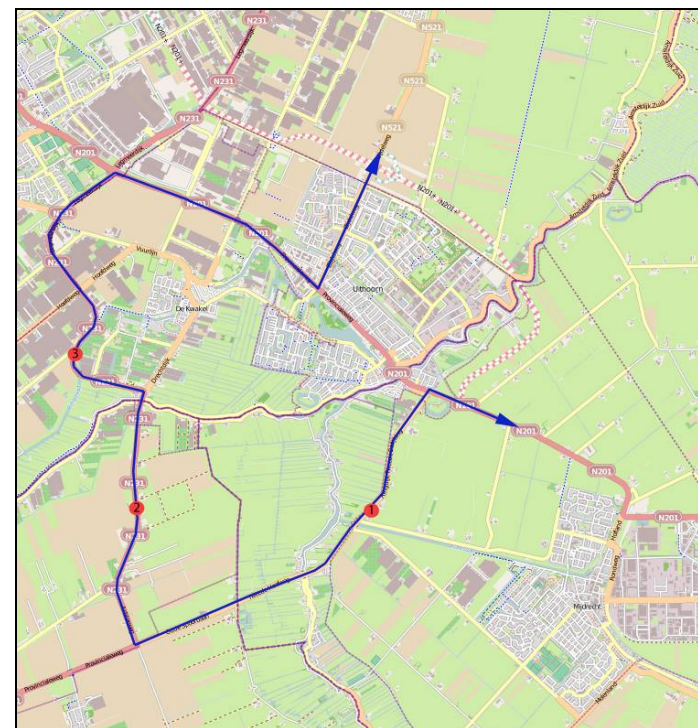
Qua verkeersveiligheid scoort deze route relatief goed. Er is voldoende zicht over de hele route en er is voldoende breedte op de dwarsprofielen. Daarnaast zijn er op de route mogelijkheden om het landbouwverkeer te passeren. Als laatste gaat de route veelal niet door de bebouwde kom, waardoor de hinder voor bewoners relatief beperkt blijft en ook de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom gewaarborgd blijft.

Beperkingen

- Op deze route zijn geen beperkingen voor landbouwverkeer.



Figuur 4.2: Impressie dwarsprofielen (bron: Google Maps)



Figuur 4.3: Alternatief Vrouwenakkersebrug (Legmeerdijk)

Blokland (Straathof): 'Met name in de avondspits is er in de huidige situatie wel eens vertraging op de bestaande N201 en wordt er gebruik gemaakt van de route over de Vrouwenakkersebrug. De route is echter wel om en wordt daarom in de reguliere situatie niet gezien als realistisch alternatief.'

4.2 Alternatief 1b: Vrouwenakkersebrug (Vuurlijn)

Tracé

Het tracé van dit alternatief loopt via de Ringdijk Tweede Bedijking, de N231, de Legmeerdijk en de Vuurlijn naar de huidige N201 (zie figuur 4.5).

Reistijd

Deze route is ongeveer 13 kilometer langer en heeft een extra reistijd van 31 minuten.

Verkeersveiligheid

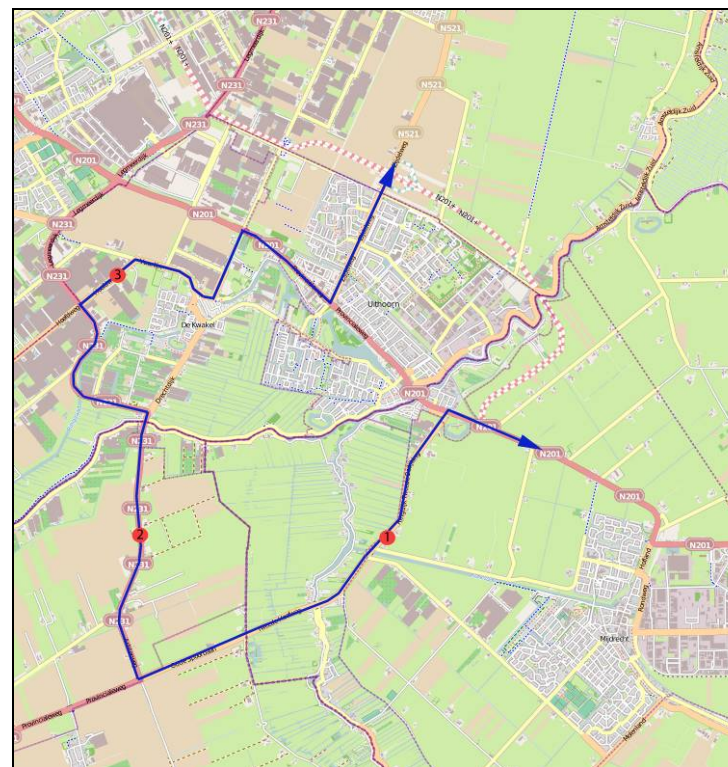
Deze route gaat langs de rand van De Kwakel. dit zorgt mogelijk voor hinder voor de bewoners. Daarnaast is de breedte van het wegprofiel op de Vuurlijn (zie figuur 4.4, foto 3) beperkt, waardoor het lastig is voor twee landbouwvoertuigen om te passeren. Gezien het feit dat de fietser geen eigen voorziening heeft, maar gebruik moet maken van dezelfde weg, kan dat leiden tot verkeersonveilige situaties.

Beperkingen

- Beperkte breedte (formeel) van het wegprofiel op de Vuurlijn.



Figuur 4.4: Impressie dwarsprofielen (bron: Google Maps)



Figuur 4.5: Alternatief Vrouwenakkersebrug (Vuurlijn)

4.3 Alternatief 1c: Vrouwenakkersebrug (Drechtdijk)

Tracé

Het tracé van dit alternatief loopt via de Ringdijk Tweede Bedijking, de N231, de Drechtdijk en de Boterdijk (zie figuur 4.7).

Reistijd

Deze route is ongeveer 10 kilometer langer en heeft een extra reistijd van 24 minuten.

Verkeersveiligheid

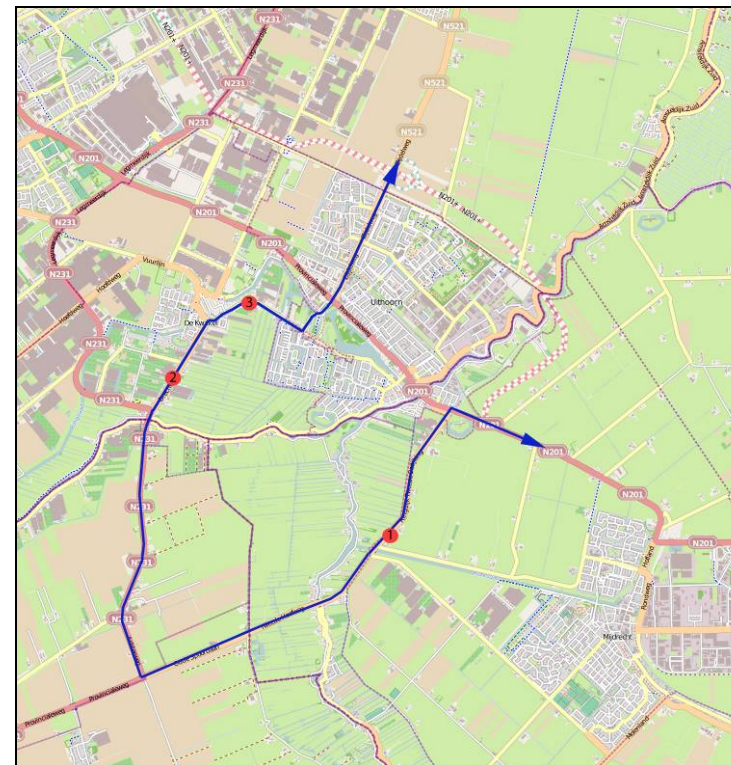
Deze route gaat door het centrum van De Kwakel. Dat levert hinder op voor de bewoners van De Kwakel. Tevens maakt de beperkte breedte van het wegprofiel van de Drechtdijk en de Boterdijk het lastig voor het landbouwverkeer elkaar te passeren (zie figuur 4.6, foto's 2 en 3). Door de beperkte breedte kunnen de fietsers in het gedrang komen en daarmee komt de verkeersveiligheid onder druk komt te staan.

Beperkingen

- Spitsbeperking op de Drechtdijk.
- Relatief beperkte breedte van het wegprofiel van de Boterdijk en de Drechtdijk.



Figuur 4.6: Impressie dwarsprofielen (bron: Google Maps)



Figuur 4.7: Alternatief Vrouwenakkersebrug (Drechtdijk)

4.4 Alternatief 1d: Vrouwenakkersebrug (Amsteldijk-Zuid)

Tracé

Het tracé van dit alternatief loopt via de Ringdijk Tweede Bedijking, de N231, de Amsteldijk-Zuid en de Laan van Meerwijk (zie figuur 4.9).

Reistijd

Deze route is ongeveer 11 kilometer langer en heeft een extra reistijd van 26 minuten.

Verkeersveiligheid

Deze route maakt voor een deel gebruik van wegen door de kern Uithoorn (o.a. Aan de Molenvliet). Daarnaast ligt de route langs het centrum van de Uithoorn. Op beide onderdelen van de route is er sprake van hinder voor bewoners. Met name op Aan de Molenvliet en het binnen de bebouwde kom van Uithoorn gelegen deel van de Amsteldijk-Zuid zijn er geen solitaire fietsvoorzieningen beschikbaar, waardoor de verkeersveiligheid in het geding is.

Beperkingen

- Ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen op Aan de Molenvliet en het binnen de bebouwde kom gelegen deel van de Amsteldijk-Zuid.



Figuur 4.8: Impressie dwarsprofielen (bron: Google Maps)



Figuur 4.9: Alternatief Vrouwenakkersebrug (Amsteldijk-Zuid)

4.5 Alternatief 1e: Vrouwenakkersebrug (Drechtdijk en Noorddammerweg)

Tracé

Het tracé van dit alternatief loopt via de Ringdijk Tweede Bedijking, de N231, de Drechtdijk en de Noorddammerweg (zie figuur 4.11).

Reistijd

Deze route is ongeveer 11 kilometer langer en heeft een extra reistijd van 26 minuten.

Verkeersveiligheid

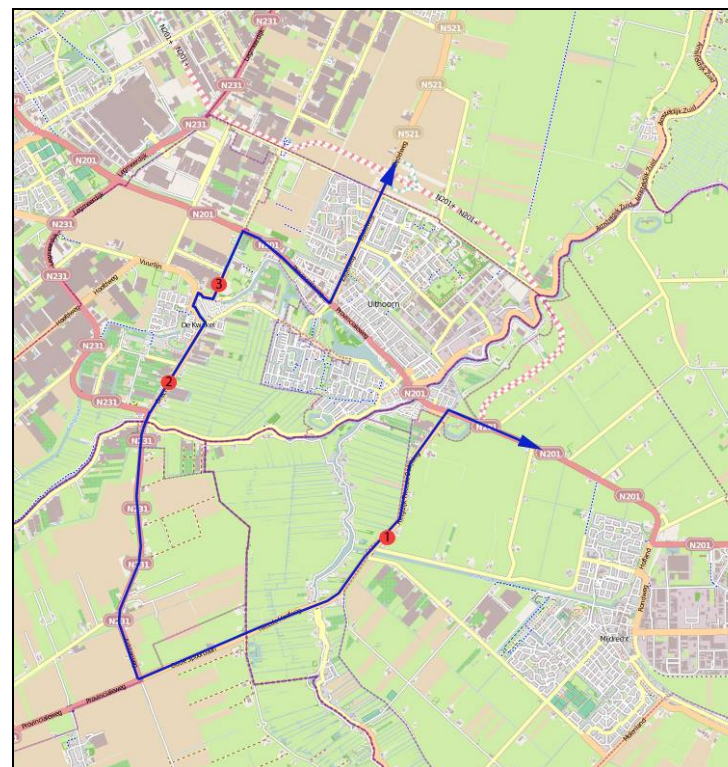
Deze route maakt voor een deel gebruik van wegen door de kern De Kwakel (o.a. de Noorddammerweg, Vuurlijn, Ringdijk, Kwakelse Pad en de Drechtdijk). Op deze delen van de route is er sprake van hinder voor bewoners. Het wegprofiel is beperkt en er zijn geen solitaire fietsvoorzieningen beschikbaar, waardoor de verkeersveiligheid in het geding is.

Beperkingen

- Spitsbeperking op de Drechtdijk.
- Relatief beperkte breedte van het wegprofiel op de gehele route.



Figuur 4.10: Impressie dwarsprofielen (bron: Google Maps)



Figuur 4.11: Alternatief Vrouwenakkersebrug (Drechtdijk en Noorddammerweg)

4.6 Alternatief 2: Busbaan²

Tracé

Het tracé van dit alternatief volgt de vrijliggende busbaan in Uithoorn tot aan de Boerlagelaan (zie figuur 4.13).

Reistijd

Deze route heeft bij benadering dezelfde lengte (4 kilometer) en reistijd (10 minuten) als de huidige route.

Verkeersveiligheid

Het aantal bussen op deze route biedt beperkte ruimte voor het landbouwverkeer. De aansluiting op de huidige N201 is echter slechts één rijbaan breed, dit zorgt ervoor dat twee landbouwvoertuigen elkaar niet kunnen passeren. Dit zal met de omgelegde N201 echter wijzigen. Daarnaast kan de kruising tussen de busbaan en de Boerlagelaan verkeersonveilige situaties opleveren.

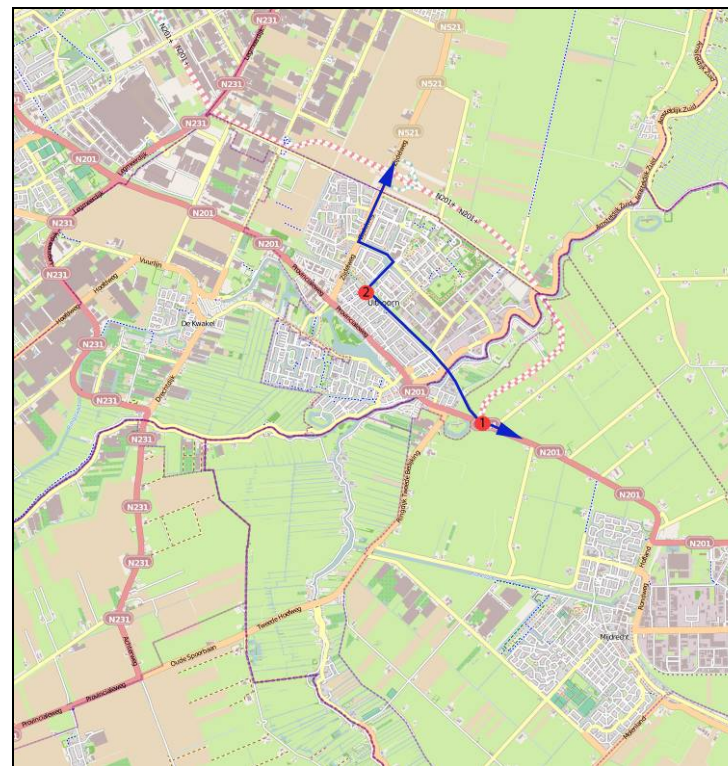
Beperkingen

- Beperkte breedte oude spoorbrug.
- Ter hoogte van de huidige N201 (zie figuur 4.12, foto 1) maar 1 rijbaan: 22 bussen per ochtendspitsuur (totaal beide richtingen), lijn 121 (2x), lijn 130 (8x), lijn 142 (8x) en lijn 242 (4x).



Figuur 4.12: Impressie dwarsprofielen (bron: Google Maps)

² De busbaan is eigendom van de Provincie, en de Stadsregio geeft concessie voor het openbaar vervoer af.



Figuur 4.13: Alternatief busbaan

R. van Blaaderen: 'Dit is het beste alternatief, omdat de reistijd van deze variant vergelijkbaar is met de huidige route'.

4.7 Alternatief 3: Nieuwe tracé N201

Tracé

Het tracé van dit alternatief loopt langs het nieuwe tracé van de N201 (zie figuur 4.15).

Reistijd

Deze route heeft bij benadering dezelfde lengte (4 kilometer) en reistijd (10 minuten) als de huidige route.

Verkeersveiligheid

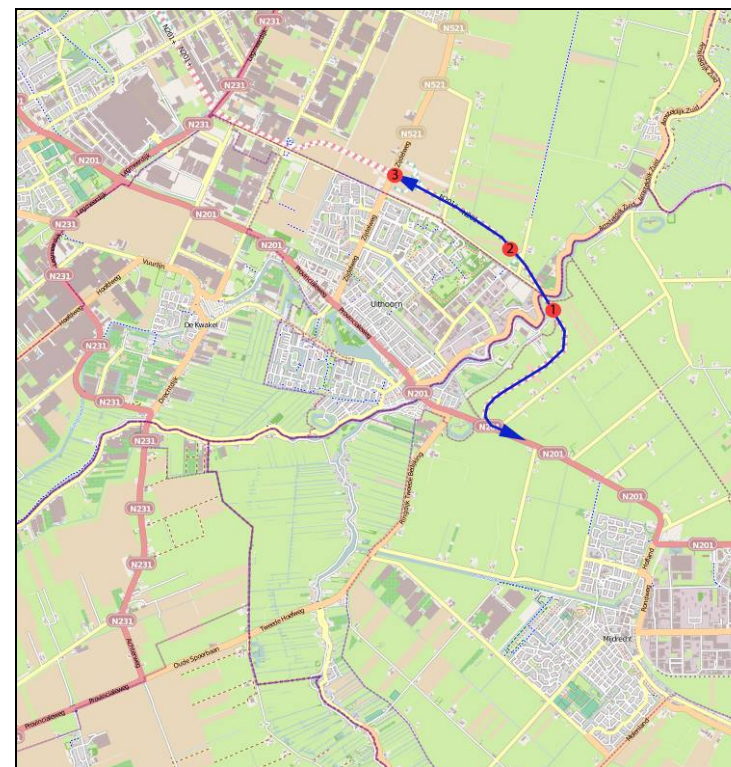
Om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheid van het overige verkeer op de N201 gewaarborgd blijft, moet een aparte rijstrook worden aangelegd. De snelheidsverschillen tussen het landbouwverkeer en het overige verkeer zijn te groot om de verkeersveiligheid te kunnen garanderen. Na het aquaduct kan het meerijden met het overige verkeer, maar verdient het ook de voorkeur vanuit verkeersveiligheid een aparte voorziening te treffen in de vorm van bijvoorbeeld een parallelweg.

Beperkingen

- Huidig ontwerp aquaduct niet breed genoeg voor extra rijstrook (zie figuur 4.14, foto 1).



Figuur 4.14: Impressie dwarsprofielen (bron: www.N201.info)



Figuur 4.15: Alternatief nieuw tracé N201

N.J. Immink: 'In de huidige situatie levert het landbouwverkeer geen problemen op, dus in de nieuwe situatie moet zij ook met het auto-verkeer mee kunnen rijden'.

4.8 Alternatief 4: Ouderkerk aan de Amstel

Tracé

Dit is de noordelijke variant, hierbij maakt het landbouwverkeer gebruik van de eerst volgende brug ter hoogte van Ouderkerk aan de Amstel (zie figuur 4.17).

Reistijd

Deze route is ongeveer 21 kilometer langer en heeft een extra reistijd van 50 minuten.

Verkeersveiligheid

Deze route gaat door het centrum van Ouderkerk aan de Amstel. Het landbouwverkeer geeft op beide locaties hinder. Daarnaast is de breedte van het wegprofiel op verschillende locaties (zie figuur 4.16, foto's 1 en 2) beperkt en is het voor twee landbouwvoertuigen onmogelijk elkaar te passeren. Bij het passeren van of tegemoetkomend fietsverkeer komt de verkeersveiligheid in het geding. Dat geldt overigens ook voor verschillende locaties in de kern Ouderkerk aan de Amstel.

Beperkingen

- Breedte beperkingen (formeel) op de route.



Figuur 4.16: Impressie dwarsprofielen (bron: Google Maps)



Figuur 4.17: Alternatief Ouderkerk aan de Amstel

4.9 Alternatief 5: Verkeersmanagement

Tracé

Het tracé van dit alternatief is een deel van het nieuwe tracé van de N201, tussen de oprit bij de Tienboerenweg en de Middenweg (zie figuur 4.19). Door middel van verkeerssignalering wordt de snelheid tijdelijk verlaagd en het overige verkeer geattendeerd op de aanwezigheid van het landbouwverkeer. Op de N302 bij Harderwijk is een vergelijkbare oplossing, waarbij er wel sprake is van 2x2 rijstroken.

Reistijd

Deze route is ongeveer 3 kilometer langer en heeft een extra reistijd van 7 minuten.

Verkeersveiligheid

Hoewel de snelheid tijdelijk wordt verlaagd, kan de zichtafstand en de helling in het aquaduct alsnog voor onveilige situaties tussen het auto- en het landbouwverkeer zorgen. Er zijn bijvoorbeeld nog steeds geen uitwijkmogelijkheden, vanwege de configuratie 2x1 rijstrook.

Beperkingen

- Het verlagen van de snelheid kan mogelijk leiden tot vertragingen voor het overige verkeer, met name in de spitsuren.



Figuur 4.18: Impressie dwarsprofielen (bronnen: Google Maps en www.N201.info)



Figuur 4.19: Alternatief verkeersmanagement

4.10 Alternatief 6: Veerpont bij Nes aan de Amstel

Tracé

Het tracé van dit alternatief loopt via de Tweede Velddwarsweg, de Veldweg, de Nessersluis, de Veerpont, de Amsteldijk-Zuid, de Hollandse-dijk en de Zijdelweg (zie figuur 4.21).

Reistijd

Deze route is ongeveer 5 kilometer langer en heeft een extra reistijd van 25 minuten, dit is het gevolg van wachttijd (gemiddeld 7.5 minuten) en reistijd (5 minuten) op de veerpont.

Verkeersveiligheid

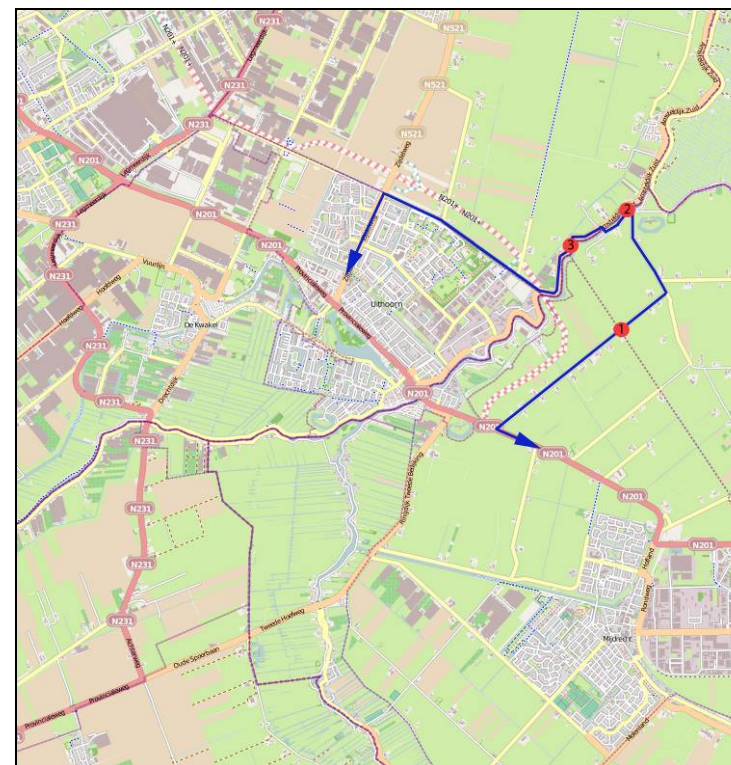
De beperkte breedte van de wegen ten oosten van de Amstel maakt het voor het landbouwverkeer lastig elkaar te passeren. Ook hiervoor geldt dat de verkeersveiligheid in het geding komt voor met name fietsers.

Beperkingen

- Laadvermogen van de huidige veerpont (12 ton, maximale aslast 3 ton).
- Frequentie van de veerpont (4x per uur).
- Breedte beperkingen (formeel) ten oosten van de Amstel.



Figuur 4.20: Impressie dwarsprofielen (bron: Google Maps)



Figuur 4.21: Alternatief veerpont bij Nes aan de Amstel

R. van Blaaderen: 'Met betrekking tot het gewicht van landbouwvoertuigen, zal er moeten worden geïnvesteerd in een veerpont met een veel hoger maximaal laadgewicht'.

4.11 Alternatief 7: Parkeergarage

Tracé

Het tracé van dit alternatief loopt via de Prinses Irenebrug, door de parkeergarage en verder over de N201.

Reistijd

Deze route heeft dezelfde lengte (4 kilometer) en reistijd (10 minuten) als de huidige route.

Verkeersveiligheid

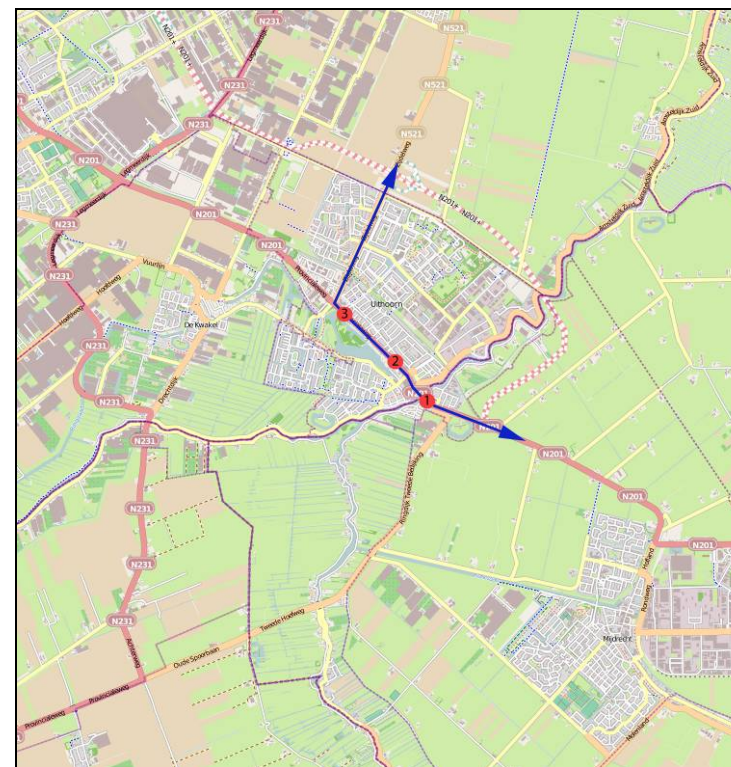
Qua verkeersveiligheid zijn in deze variant met name knelpunten te verwachten in de parkeergarage zelf. In de parkeergarage is immers sprake van voetgangers die van en naar de auto lopen. Vervolgens zal het landbouwverkeer ergens aan een zijde van het winkelcentrum uitkomen. Als deze zijde samenvalt met de voorgestane uitgang van de parkeergarage aan de Prinses Irenelaan, dan zullen zich ook daar verkeersveiligheidsknelpunten voordoen.

Beperkingen

- De hoogte van de parkeergarage moet minimaal 4 meter zijn, zodat het landbouwverkeer door de parkeergarage kan rijden. Ook de inrichting van de parkeergarage dient te worden aangepast. Dat is nu niet in de plannen opgenomen.



Figuur 4.22: Impressie dwarsprofielen (bron: Google Maps)



Figuur 4.23: Alternatief parkeergarage

4.12 Alternatief 8: Spitsbeperking

Tracé

Het tracé van dit alternatief is een deel van het nieuwe tracé van de N201, tussen de oprit bij de Tienboerenweg en de Middenweg (zie figuur 4.25). Door middel van een spitsbeperking wordt landbouwverkeer tijdens de spitsuren geweerd uit het aquaduct. Dit zijn de drukste momenten op de dag. Daarbuiten mag landbouwverkeer gebruik maken van het aquaduct.

Reistijd

Deze route is ongeveer 3 kilometer langer en heeft een extra reistijd van 7 minuten.

Verkeersveiligheid

Hoewel er sprake is van een spitsbeperking, kan de zichtafstand en de helling in het aquaduct alsnog tot onveilige situaties leiden tussen het auto- en het landbouwverkeer. Er zijn bijvoorbeeld nog steeds geen uitwijkmogelijkheden, vanwege de configuratie 2x1 rijstrook.

Beperkingen

- Het huidige ontwerp van het aquaduct is niet breed genoeg voor een extra rijstrook (zie figuur 4.24, foto 2).



Figuur 4.24: Impressie dwarsprofielen (Bronnen: Google Maps en www.N201.info)



Figuur 4.25: Alternatief spitsbeperking

5

Resumé

De alternatieven uit hoofdstuk 4 worden in dit hoofdstuk met elkaar vergeleken door ze af te zetten tegen een referentiesituatie. De referentiesituatie is in dit geval de huidige situatie met de bestaande Prinses Irenebrug.

5.1 Alternatieven vergeleken

In tabel 5.1 is op een schaal (-, -, 0, +, ++) een vergelijking gemaakt van de alternatieven ten opzichte van de huidige situatie.

nr.	naam	reistijd	veerkeersveiligheid	beperkingen
1a	Vrouwenakkersebrug (Legmeerdijk)	--	0	0
1b	Vrouwenakkersebrug (Vuurlijn)	--	-	-
1c	Vrouwenakkersebrug (Drechtdijk)	--	--	--
1d	Vrouwenakkersebrug (Amsteldijk-Zuid)	--	--	-
1e	Vrouwenakkersebrug (Drechtdijk en Noord- dammerweg)	--	--	--
2	busbaan	0	0	--
3	nieuwe tracé N201	0	--	--
4	Ouderkerk aan de Amstel	--	--	--
5	verkeersmanagement	-	-	-
6	veerpont bij Nes aan de Amstel	--	-	--
7	parkeergarage	0	--	--
8	spitsbeperking	-	-	-

Tabel 5.1: Vergelijking alternatieven ten opzichte van huidige situatie

Uit tabel 5.1 is op te maken dat alle alternatieven een negatieve totale waardering hebben ten opzichte van de huidige situatie.

Acht alternatieven worden op bijna alle aspecten negatief gewaardeerd, dit zijn:

- 1b: Vrouwenakkersebrug (Vuurlijn);
- 1c: Vrouwenakkersebrug (Drechtdijk);
- 1d: Vrouwenakkersebrug (Amsteldijk-Zuid);
- 1e: Vrouwenakkersebrug (Drechtdijk en Noorddammerweg);
- 3: nieuwe tracé N201;
- 4: Ouderkerk aan de Amstel;
- 5: verkeersmanagement;
- 6: veerpont Nes aan de Amstel.

Hiervan hebben de alternatieven 1b, 1c, 1d, 1e, 4 en 6 een flinke toename in de reistijd tot gevolg. Verder is voor de alternatieven 1c, 1d, 1e, 3 en 4 een duidelijke verslechtering van de verkeersveiligheid te constateren.

Voor een viertal alternatieven zijn de totale negatieve gevolgen relatief beperkt. Het gaat hierbij om de volgende alternatieven:

- 1a: Vrouwenakkersebrug (Legmeerdijk);
- 2: busbaan;
- 5: verkeersmanagement;
- 8: spitsbeperking.

Voor de alternatieven die gebruik maken van de nieuwe N201 geldt dat zij in principe in strijd zijn met het realisatiebesluit N201 dat is ondertekend door alle belanghebbende partijen.

Tijdens de interviews is behalve over alternatieven ook gesproken over het gebruik van de Prinses Irenebrug. Op basis hiervan is te concluderen

dat het gebruik wisselend is, afhankelijk van waar de klanten zitten en afhankelijk van het seizoen.

5.2 Aanbevelingen

Uit het overzicht in tabel 5.1 blijkt dat alle alternatieven verkeerskundig minder scoren dan de huidige situatie. Een viertal alternatieven komt er daarbij het beste vanaf zoals hiervoor beschreven. Aanbevolen wordt om deze alternatieven verder uit te werken in een nadere analyse. Voor de alternatieven die gebruik maken van de nieuwe N201 geldt dat ze in strijd zijn met het realisatiebesluit N201 dat door alle belanghebbende partijen is ondertekend. Het alternatief busbaan is behalve als alternatief voor het landbouwverkeer ook in beeld als potentiële calamiteitenroute. Hierbij zal in het vervolgonderzoek aansluiting gezocht moeten worden.

Uit de interviews is voorts gebleken dat het gebruik wisselend is. Om hier meer duidelijkheid over te krijgen wordt aanbevolen om tijdens de piekmomenten tellingen uit te voeren. Op die manier kan dit gebruik afgewogen worden tegen de eventuele investeringen die naar voren komen uit de nadere uitwerking van de alternatieven.

Bijlage 1

Verslagen interview

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Uithoorn

Interview de heer E. van Blokland

Verslag

Datum
Kenmerk
Eerste versie

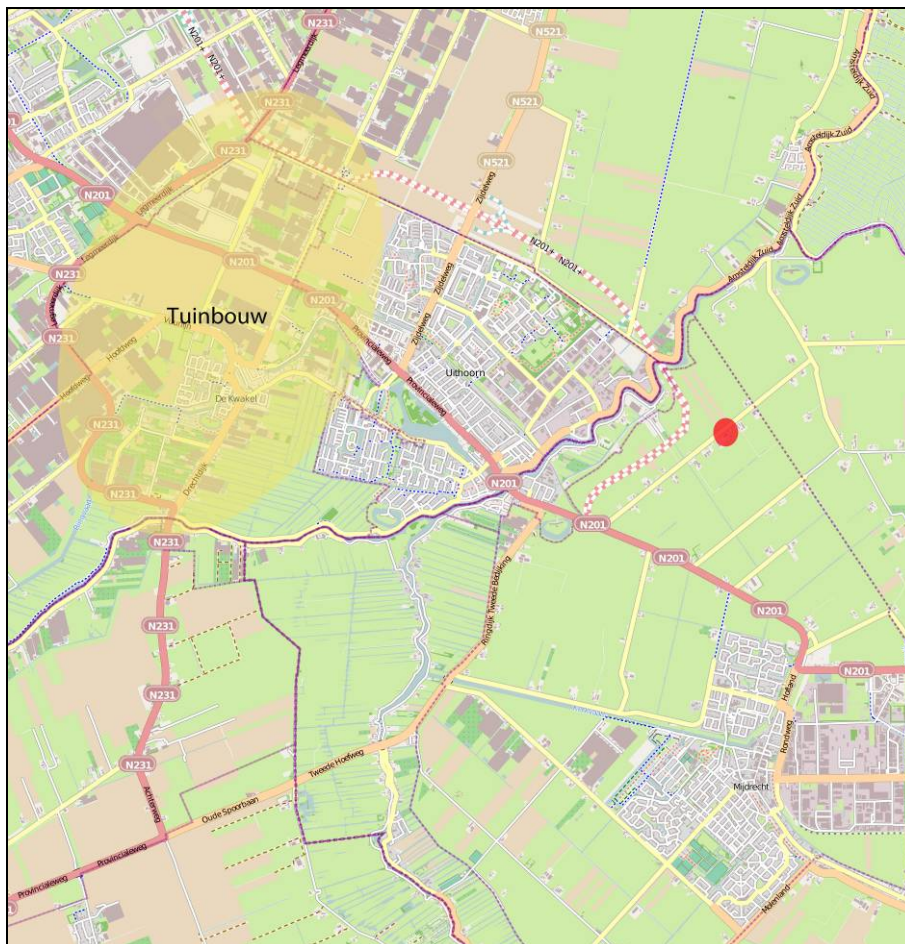
26 augustus 2011
UHN021/Mdm
Definitief

De N201 is een provinciale weg die in de huidige situatie door Uithoorn gaat. De provincie realiseert de omlegging van de N201 om Uithoorn heen. Dit biedt voor de gemeente de Uithoorn kansen om het centrum van Uithoorn te revitaliseren. De zogenaamde 'garagevariant' schept hiervoor de beste voorwaarden. Deze variant heeft echter tot gevolg dat bestaande N201 wordt geknipt. Oost-westrelaties zijn voor autoverkeer in de toekomst derhalve niet meer mogelijk via de bestaande N201.

Een belangrijk aspect waarvoor de gevolgen nog niet inzichtelijk zijn is het landbouwverkeer. In de huidige situatie is het voor landbouwverkeer toegestaan gebruik te maken van het deel van de N201 door Amstelhoek en Uithoorn via de Prinses Irenebrug. De knip en het feit dat er op de nieuwe omgelegde N201 geen landbouwverkeer wordt toegestaan in verband met de verkeersveiligheid, zijn aanleiding geweest voor dit gesprek.

1 Algemeen

De heer Van Blokland heeft het bedrijf Straathof BV onder zijn hoede. Het is een agrarisch loonbedrijf die in de loop der tijd is uitgebreid met grondverzet. Daarnaast doet men veel tuinbouwgerelateerde werkzaamheden (circa 30% van de totale werkzaamheden, in het verleden was dit zelfs 50%). De klanten die ze in deze sector hebben zitten in het gebied rondom De Kwakel (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1: Locatie loonbedrijf Straathof (in rood) en locatie tuinbouwgerelateerde werkzaamheden (in geel)

De klanten in het grondverzet zijn wisselend en derhalve is er niet één duidelijke oriëntatie aan te duiden voor dit deel van de werkzaamheden.

Voor de agrarische werkzaamheden maakt men ook gebruik van de Prinses Irenebrug.

Voor deze activiteiten wordt gebruik gemaakt van verschillende voertuigen. De maximale breedte van deze voertuigen is 3 meter (tractor met frees) en de maximale lengte is 16 meter.

2 Maatgevend seizoen

De heer Van Blokland geeft aan dat er geen maatgevend seizoen aan te geven is, maar dat eigenlijk sprake is van een gelijkmatige verdeling over het hele jaar. Zelfs gedurende de winter kan het zijn dat er werkzaamheden plaatsvinden, afhankelijk van de weersomstandigheden (bij geen vorst kan er immers gewoon gewerkt worden). Ook in de tuinbouw is er geen sprake van seizoensafhankelijkheid.

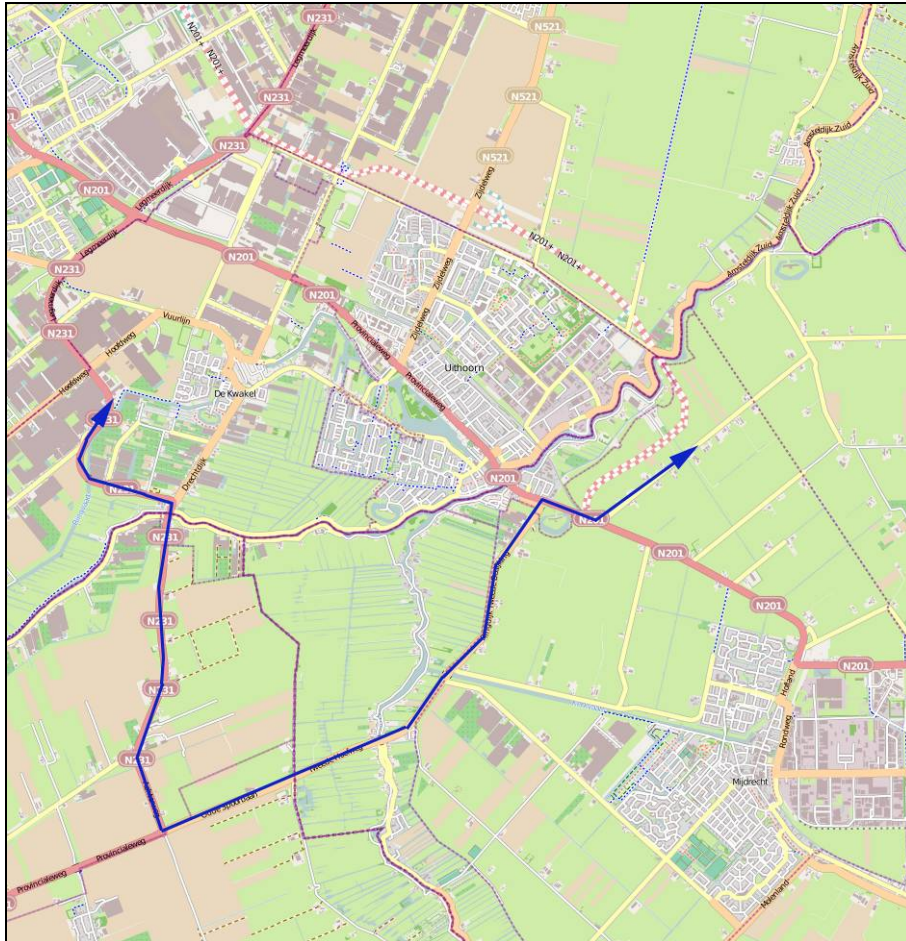
3 Huidig gebruik van de Prinses Irenebrug

De Prinses Irenebrug wordt gebruikt voor het bereiken van de klanten in met name de tuinbouwsector. Af en toe wordt er ook voor het grondverzet gebruik gemaakt van de brug. Gemiddeld komt dat neer op 3 voertuigen heen en 3 voertuigen terug per dag over het hele jaar.

Het moment van de dag dat er gebruik gemaakt wordt van de Prinses Irenebrug is in de ochtendspits (tussen 6:30 en 8:30) en in de avondspits (tussen 15:30 en 17:30).

4 Alternatieve routes

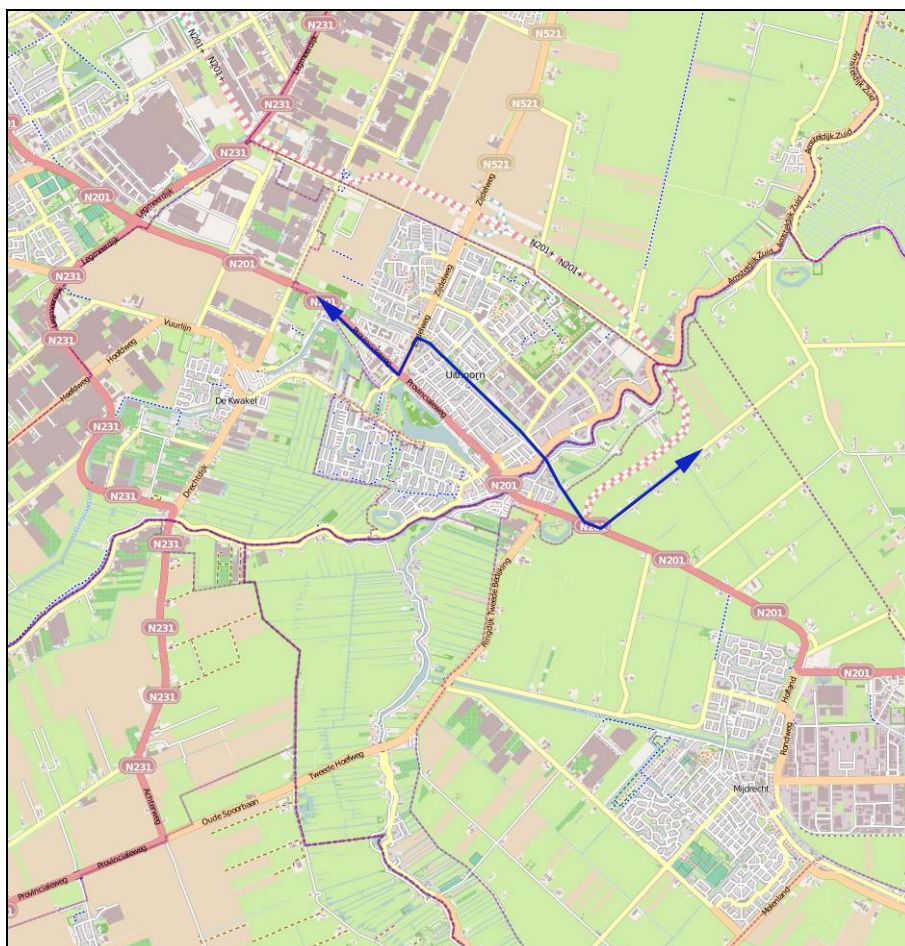
De heer Van Blokland geeft als alternatief een route aan via de Vrouwenakkersebrug (zie figuur 4.1). Men maakt in de huidige situatie al in bepaalde gevallen gebruik van dit alternatief. Met name in de avondspits is er wel eens sprake van vertraging op de bestaande N201 en wordt deze route genomen. De route is echter wel om en wordt daarom in de reguliere situatie niet gezien als een realistisch alternatief. Samengevat kan dit alternatief een semi-realistisch alternatief worden genoemd.



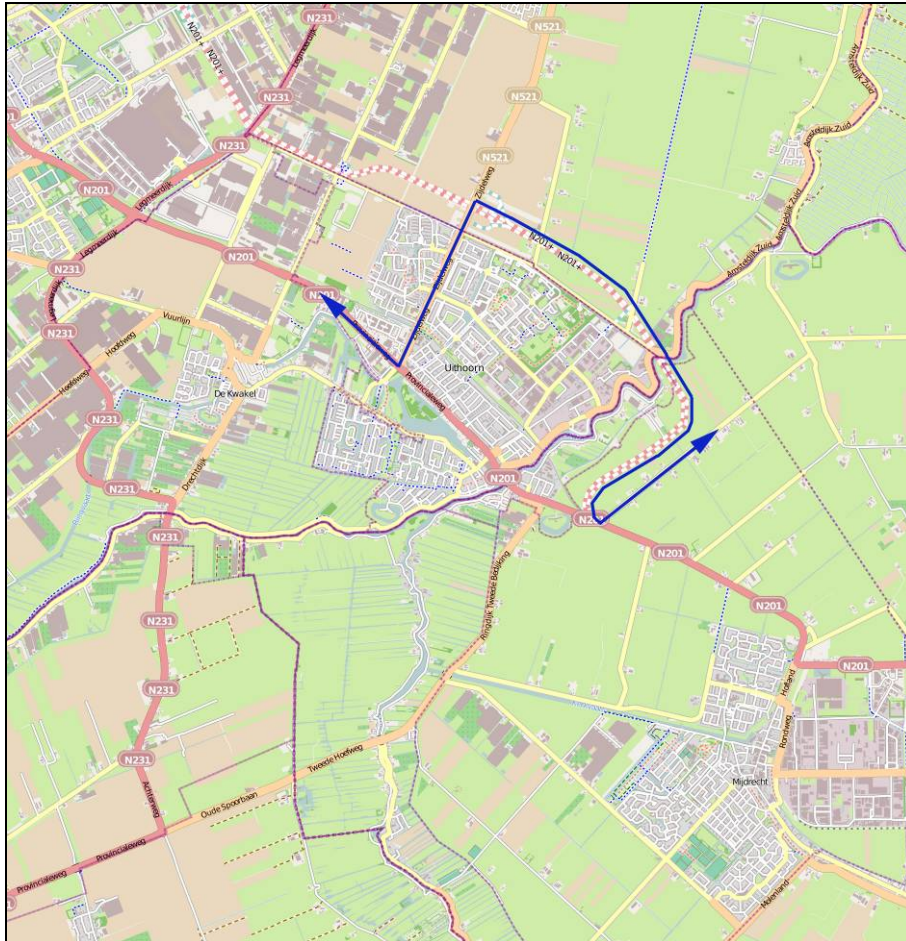
Figuur 4.1: Alternatieve route via de Vrouwenakkersebrug (in blauw)

De gevolgen van het genoemde alternatief zijn dat men er langer over doet om de klanten te bereiken. De kosten voor de extra reistijd zijn voor Straathof BV zelf, omdat de reistijd in principe eigen tijd is.

Het beste alternatief is gebruik maken van het tracé van de nieuwe N201. Een ander goed alternatief is gebruik maken van de busbaan, mits deze helemaal mag worden uitgereden. De alternatieven zijn weergegeven in figuur 4.2 en figuur 4.3.



Figuur 4.2: Alternatieve route via de busbaan (in blauw)



Figuur 4.3: Alternatieve route via nieuwe tracé N201 (in blauw)

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Uithoorn

Interview de heer J. van der Lee

Verslag

Datum
Kenmerk
Eerste versie

25 augustus 2011
UHN021/Mdm
Definitief

De N201 is een provinciale weg die in de huidige situatie door Uithoorn gaat. De provincie realiseert de omlegging van de N201 om Uithoorn heen. Dit biedt voor de gemeente de Uithoorn kansen om het centrum van Uithoorn te revitaliseren. De zogenaamde 'garagevariant' schept hiervoor de beste voorwaarden. Deze variant heeft echter tot gevolg dat bestaande N201 wordt geknipt. Oost-westrelaties zijn voor autoverkeer in de toekomst derhalve niet meer mogelijk via de bestaande N201.

Een belangrijk aspect waarvoor de gevolgen nog niet inzichtelijk zijn is het landbouwverkeer. In de huidige situatie is het voor landbouwverkeer toegestaan gebruik te maken van het deel van de N201 door Amstelhoek en Uithoorn via de Prinses Irenebrug. De knip en het feit dat er op de nieuwe omgelegde N201 geen landbouwverkeer wordt toegestaan in verband met de verkeersveiligheid, zijn aanleiding geweest voor dit gesprek.

1 Algemeen

De heer Van der Lee bezit een loon-, cultuurtechnisch- en grondverzetbedrijf. Hij bezit derhalve zelf geen gronden, maar heeft veel klanten aan de andere kant van de Amstel. Van der Lee voert voor deze klanten onder meer de volgende werkzaamheden uit: grondverzet en transport, beschoeiing plaatsen, afrastering plaatsen, aanvullen wegbermen, gras zaaien en maaien, leveren en planten van bomen, struiken, bosplantsoen, en overig groen, bomen en hagen snoeien en vele andere werkzaamheden.

De klanten zijn wisselend, er is dus niet één specifiek punt te noemen waarop Van der Lee is gericht.

Naast de hiervoor genoemde werkzaamheden heeft Van der Lee een contract met Waternet om bij calamiteiten in de omgeving, bijvoorbeeld een dijkdoorbraak, binnen een uur ter plaatse te zijn om de calamiteit te kunnen verhelpen. De omgeving bestaat voor een deel ook uit gebied aan de overzijde van de Amstel.

Qua machinepark beschikt Van der Lee over alles wat met grondverzet e.d. te maken heeft en te vervoeren is achter landbouwtractoren (maximumsnelheid is 25 km/h).

Voor alle bewegingen naar de klanten aan de overzijde van de Amstel maakt Van der Lee gebruik van de Prinses Irenebrug.

2 Maatgevend seizoen

De heer Van der Lee geeft aan dat er geen maatgevend seizoen aan te wijzen is. Het is sterk afhankelijk van het werk en waar het werk is hoe vaak er gebruik gemaakt wordt van de Prinses Irenebrug. Er is daarmee in het maatgevend seizoen ook geen piekmoment aan te wijzen. Buiten dat is de Prinses Irenebrug wel een vitaal element in geval van calamiteiten in verband met het eerder genoemde contract met Waternet.

3 Huidig gebruik van de Prinses Irenebrug

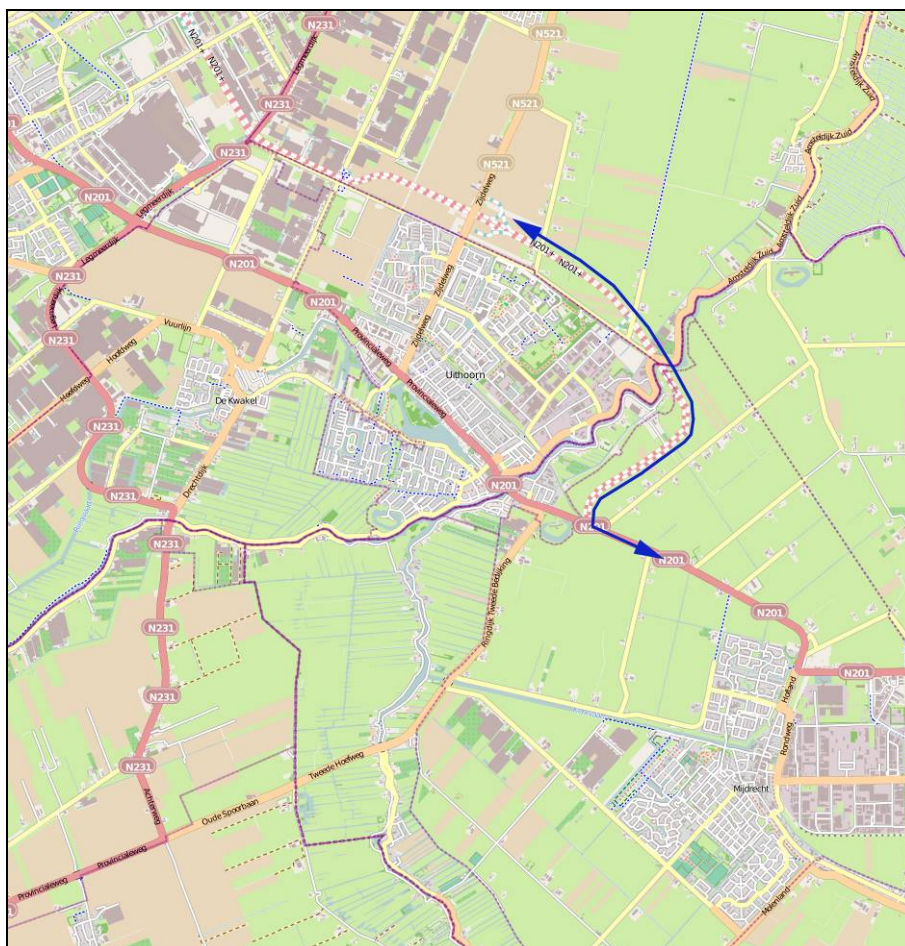
Op het moment dat er wel werk aan de andere zijde is dan wordt er circa 6 keer per dag gebruik gemaakt van de Prinses Irenebrug (3 keer heen, 3 keer terug). Dat geldt dan wel 7 dagen per week. Hierbij wordt dan gebruik gemaakt van alles wat door een landbouwtractor getrokken kan worden, afhankelijk van het type werk dat op dat moment moet worden uitgevoerd. Ook wordt er gebruik gemaakt van mobiele kranen, graafmachines, sjofels, etc. De lengte van de gebruikte voertuigen kan daarmee variëren tussen de 5 en 16 meter.

Qua moment op de dag wordt met name in de spitsperioden gereden. Men moet immers op tijd zijn bij de klant om te starten en zal aan het einde van de dag weer terugkeren, ook in de spitsperiode.

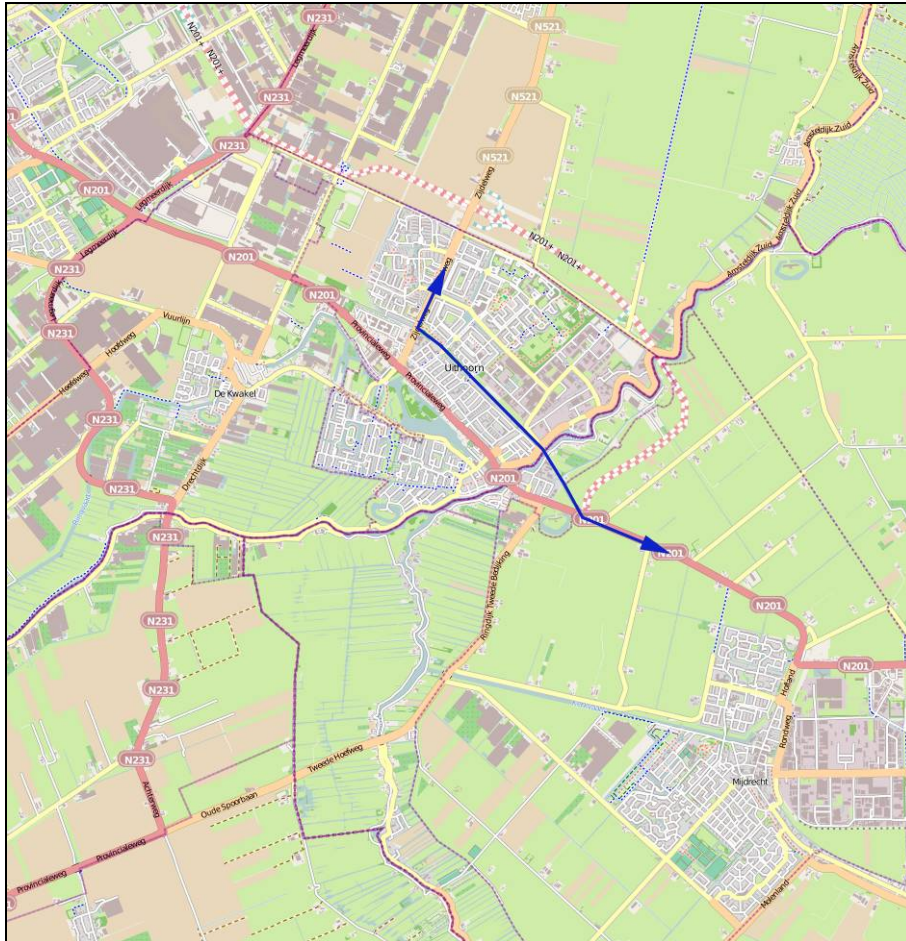
Al deze transporten zouden in principe met vrachtwagens kunnen worden uitgevoerd. Dat kost echter veel extra tijd bij het laden en lossen en dus extra geld en leidt daarnaast tot meer verkeersbewegingen.

4 Alternatieve routes

De heer Van der Lee geeft aan dat hij op voorhand eigenlijk niet begrijpt waarom het aquaduct niet geschikt gemaakt wordt voor het gebruik door landbouwvoertuigen. Het nieuwe tracé van de N201 is daarmee ook het meest wenselijke alternatief (zie figuur 4.1). Andere alternatieven zijn wat hem betreft niet realistisch. Het enige alternatief dat mogelijk nog wel realistisch is, naast het nieuwe tracé van de N201, is gebruik maken van de bestaande busbrug (zie figuur 4.2).

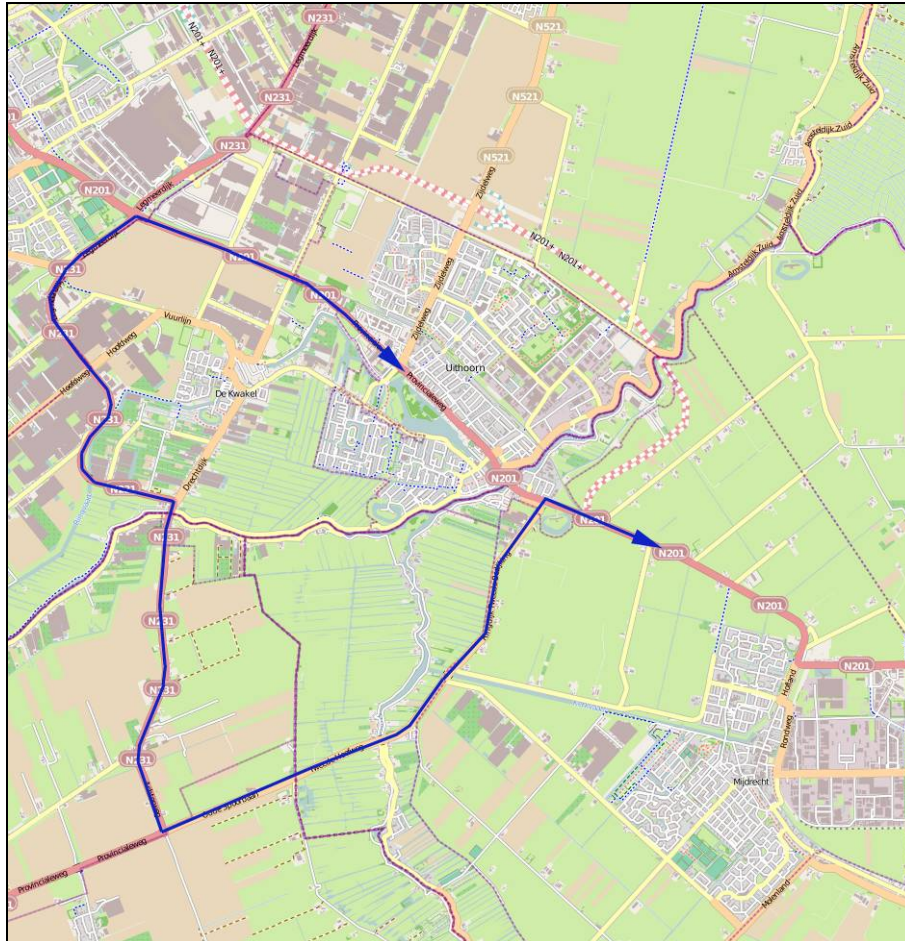


Figuur 4.1: Alternatieve route via het nieuwe tracé van de N201 (in blauw)



Figuur 4.2: Alternatieve route via de busbaan (in blauw)

Andere alternatieven zijn via Ouderkerk aan de Amstel of via de Vrouwenakkersebrug (zie figuur 4.3). Daarbij zijn voor het laatstgenoemde alternatief de Drecht dijk en de Vuurlijn absoluut ongeschikt om onderdeel uit te maken van de route. De Legmeerdijk lijkt daarbij de meest logische route.



Figuur 4.3: Alternatieve route via de Vrouwenakkersebrug (in blauw)

De laatste alternatieven hebben financiële consequenties voor Van der Lee, het zal extra kosten met zich mee brengen.

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Uithoorn

Interview de heer J.M. van Vliet

Verslag

Datum
Kenmerk
Eerste versie

25 augustus 2011
UHN021/Mdm
Definitief

De N201 is een provinciale weg die in de huidige situatie door Uithoorn gaat. De provincie realiseert de omlegging van de N201 om Uithoorn heen. Dit biedt voor de gemeente de Uithoorn kansen om het centrum van Uithoorn te revitaliseren. De zogenaamde 'garagevariant' schept hiervoor de beste voorwaarden. Deze variant heeft echter tot gevolg dat bestaande N201 wordt geknipt. Oost-westrelaties zijn voor autoverkeer in de toekomst derhalve niet meer mogelijk via de bestaande N201.

Een belangrijk aspect waarvoor de gevolgen nog niet inzichtelijk zijn is het landbouwverkeer. In de huidige situatie is het voor landbouwverkeer toegestaan gebruik te maken van het deel van de N201 door Amstelhoek en Uithoorn via de Prinses Irenebrug. De knip en het feit dat er op de nieuwe omgelegde N201 geen landbouwverkeer wordt toegestaan in verband met de verkeersveiligheid, zijn aanleiding geweest voor dit gesprek.

1 Algemeen

De heer Van Vliet bezit een loonbedrijf die actief is in grond-, weg- en waterbouw, cultuurtechnische werken en de agrarische sector. Hij bezit derhalve zelf geen gronden. Een belangrijk deel van de werkzaamheden bestaat uit het transport van mest en foeragegewassen. Daarnaast voert men het slootonderhoud in de gemeente Uithoorn uit voor Waternet.

Het bedrijf beschikt over 35 landbouwtractoren en 6 vrachtwagen. Ze hebben ook shovels en kranen, die veel worden gebruikt bij grond- en wegwerkzaamheden in Amstelveen of Amsterdam.

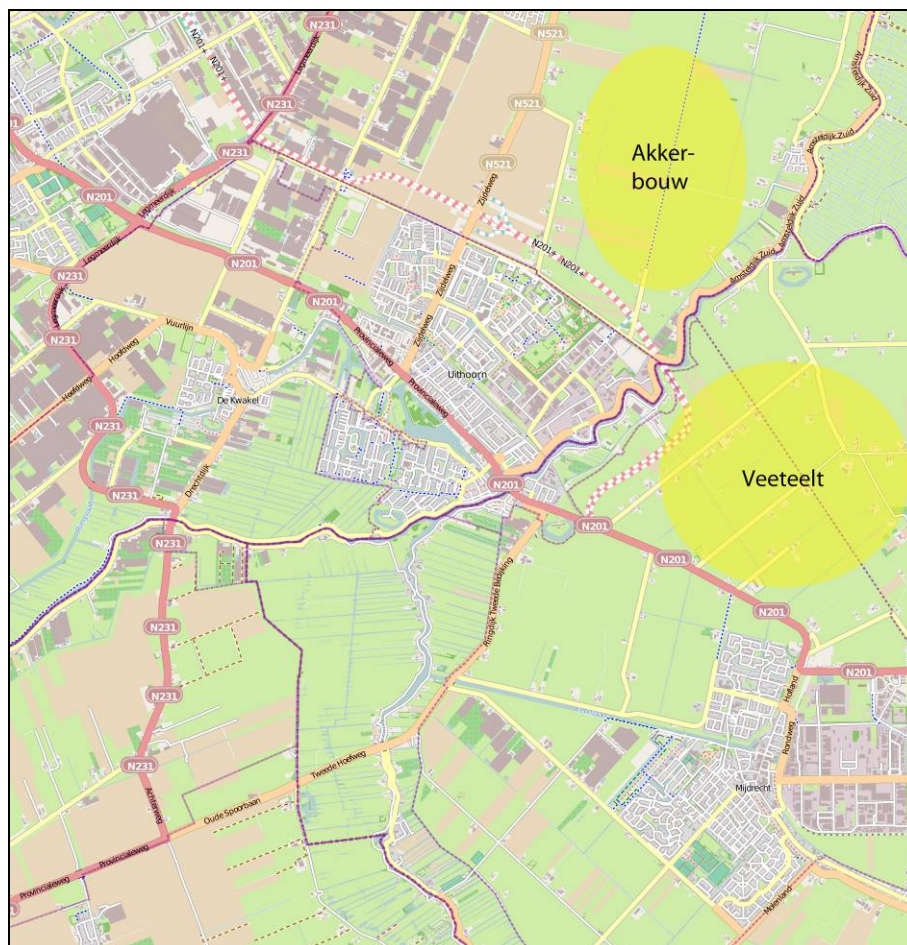
De helft van de omzet van Van Vliet wordt gegenereerd uit de landbouwsector, de andere helft uit grondverzet e.d. De klanten van Van Vliet zijn wisselend, er is dus niet één specifiek punt te noemen waarop Van Vliet is gericht.

De werkzaamheden die Van Vliet uitvoert voor Waternet hebben een verbinding met de andere zijde van de Amstel. Het slootafval moet naar Mijdrecht gebracht worden.

Verder voert Van Vliet van oktober tot maart vaak baggerwerkzaamheden uit, meestal voor klanten in de richting van Amstelveen. Hiervoor moet men met de vervuilde bagger naar het depot in Wilnis rijden alwaar de bagger wordt gereinigd.

2 Maatgevend seizoen

De heer Van Vliet geeft aan dat het maatgevend seizoen de periode van februari tot en met begin mei en van half september tot half oktober de drukste perioden zijn. In de eerste periode vindt er transport van mest plaats van de Mijdrechtse zijde van de Amstel naar de andere zijde (veeteelt naar akkerbouw). In de tweede periode, het oogstseizoen, is er juist sprake van een tegengestelde beweging. De locaties zijn weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Locaties van de veeteelt- en akkerbouwgebieden (in geel)

Binnen beide perioden is eind maart het piekmoment. Overigens wordt er buiten de genoemde perioden ook gereden, maar dan voor andere werkzaamheden. Het verschil tussen het piekmoment en het dalmoment is niet aan te geven.

3 Huidig gebruik van de Prinses Irenebrug

Op het piekmoment wordt er circa 60 keer per dag gebruik gemaakt van de Prinses Irenebrug (30 keer heen, 30 keer terug). Dat geldt voor hooguit één complete week binnen het maatgevende seizoen. Het gaat hierbij echter alleen om het vervoer van de mest of de maïs. De overige werkzaamheden zijn niet meegerekend.

Qua moment op de dag wordt met name in de spitsperioden gereden. Men moet immers op tijd zijn bij de klant om te starten en zal aan het einde van de dag weer terugkeren, ook in de spitsperiode.

4 Alternatieve routes

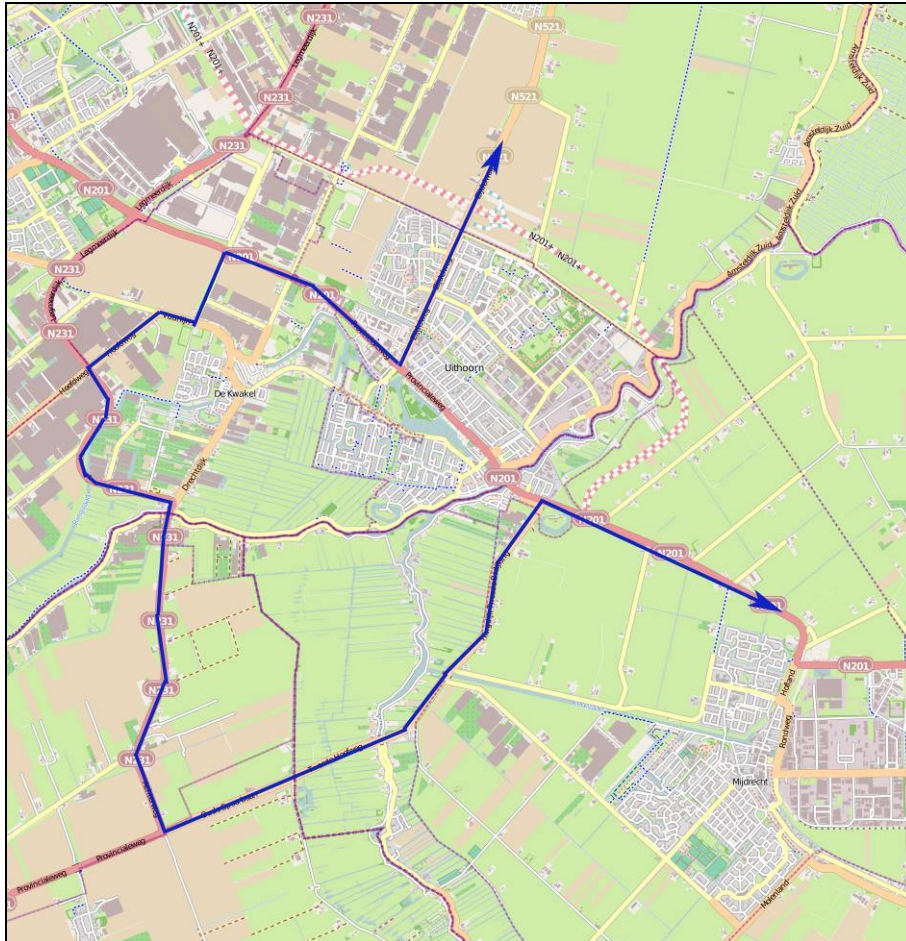
De heer Van Vliet geeft aan dat met name het transport van de eerder genoemde bagger zijn grootste zorg heeft. Dit zijn vaak contracten die voor een langere periode worden afgesloten.

Alternatieven die niet mogelijk of realistisch zijn zijn de volgende:

- Gebruik maken van de pont bij Nes aan de Amstel;
- Een route via Ouderkerk aan de Amstel vanwege onder meer breedtebeperkingen;
- Routes via de Drechtijk en de Amsteldijk Zuid.

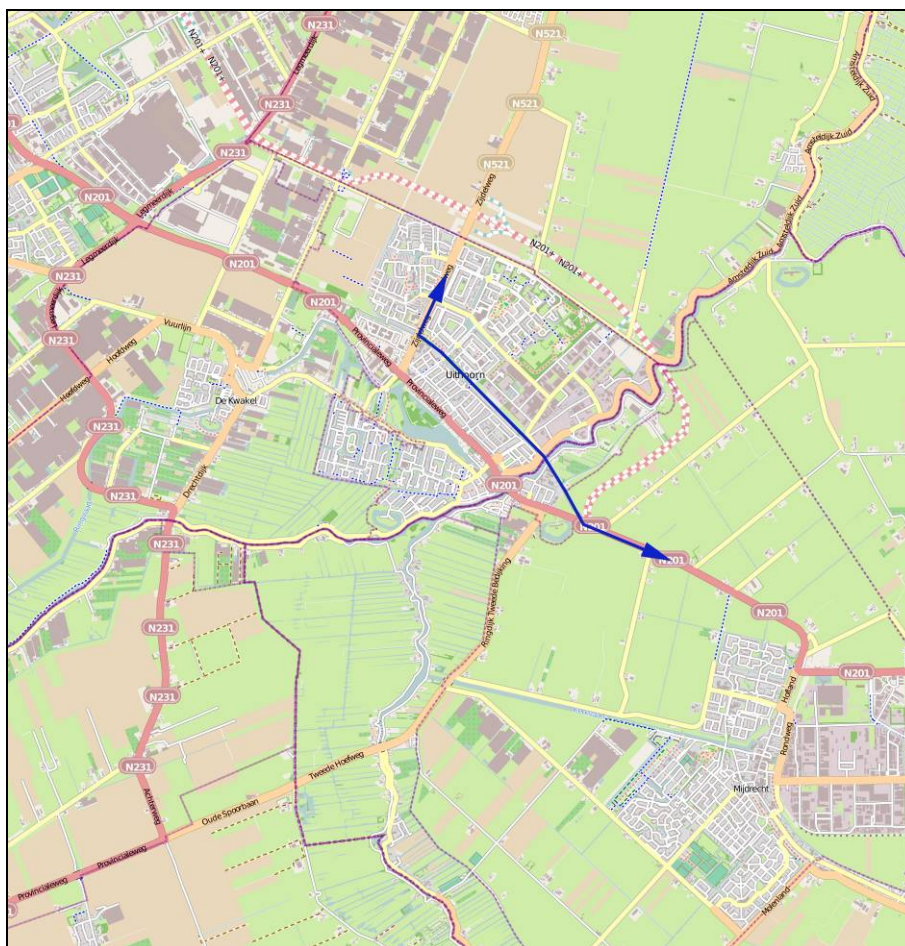
De gevolgen van de varianten zijn financieel van aard, er is immers een langere route. Deze zullen aan de klanten van Van Vliet worden doorberekend. Een mogelijk gevolg daarvan is dat Van Vliet klanten verliest.

Voor de relatie met Amstelveen en verder is de Legmeerdijk een mogelijk alternatief (zie figuur 4.1) die realistisch te noemen is.

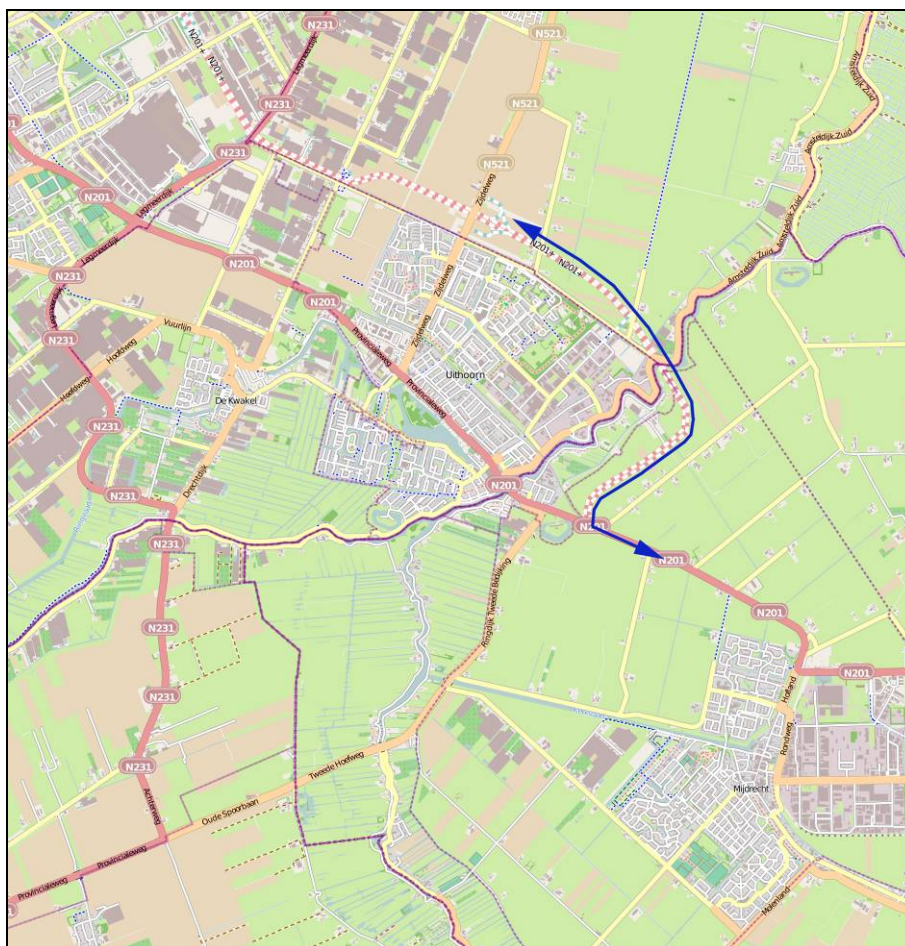


Figuur 4.1: Alternatieve route via de Legmeerdijk (in blauw)

Het beste alternatief is gebruik maken van de busbaan (zie figuur 4.2), of mogelijk langs de nieuwe N201 (zie figuur 4.3). Daarbij is de busbaan volgens de heer Van Vliet het meest verkeersveilige alternatief. Er worden immers geen fietsers e.d. gehinderd.



Figuur 4.2: Alternatieve route via de busbaan (in blauw)



Figuur 4.3: Alternatieve route via het nieuwe tracé van de N201 (in blauw)

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Uithoorn

Interview de heer N.J. Immink

Verslag

Datum
Kenmerk
Eerste versie

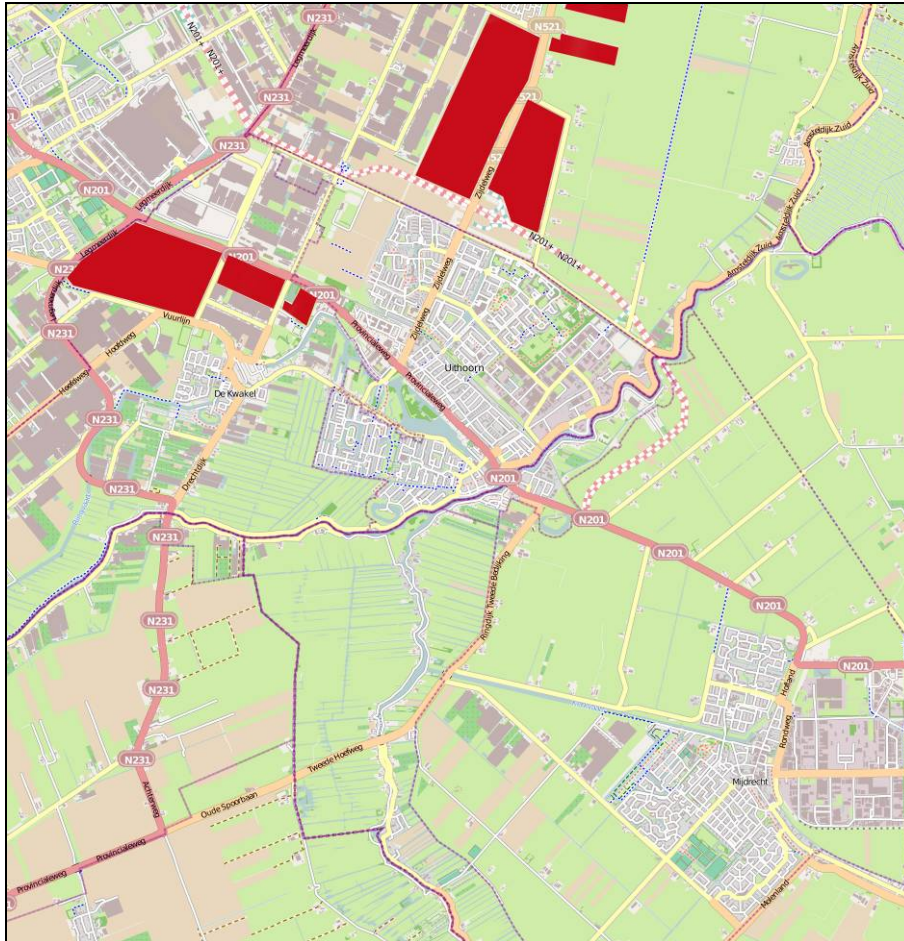
4 augustus 2011
UHN021/Bs2
Definitief

De N201 is een provinciale weg die in de huidige situatie door Uithoorn gaat. De provincie realiseert de omlegging van de N201 om Uithoorn heen. Dit biedt voor de gemeente de Uithoorn kansen om het centrum van Uithoorn te revitaliseren. De zogenaamde 'garagevariant' schept hiervoor de beste voorwaarden. Deze variant heeft echter tot gevolg dat bestaande N201 wordt geknipt. Oost-westrelaties zijn voor autoverkeer in de toekomst derhalve niet meer mogelijk via de bestaande N201.

Een belangrijk aspect waarvoor de gevolgen nog niet inzichtelijk zijn is het landbouwverkeer. In de huidige situatie is het voor landbouwverkeer toegestaan gebruik te maken van het deel van de N201 door Amstelhoek en Uithoorn via de Prinses Irenebrug. De knip en het feit dat er op de nieuwe omgelegde N201 geen landbouwverkeer wordt toegestaan in verband met de verkeersveiligheid, zijn aanleiding geweest voor dit gesprek.

1 Algemeen

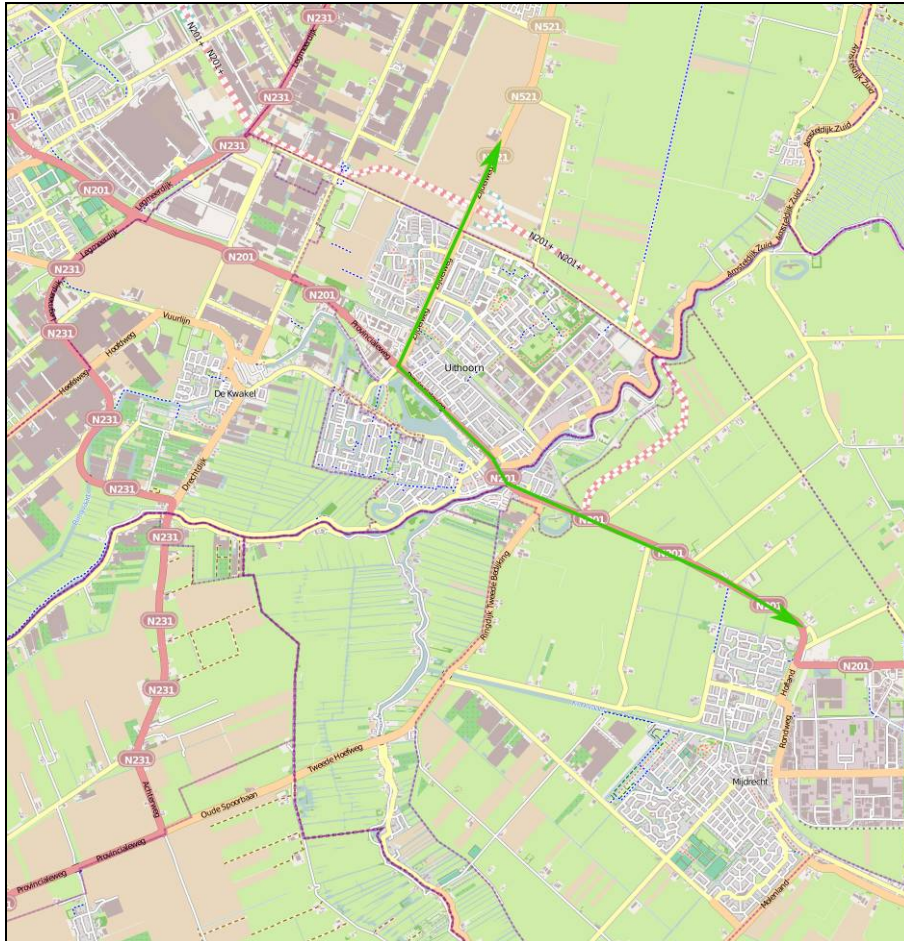
De heer Immink bezit een akkerbouwbedrijf aan de Zijdelweg 3 te Amstelveen. Op dit adres heeft hij 200 hectare en verspreid over de gemeente Uithoorn nog eens 100 hectare grond. Op de gronden wordt 10.000 tot 15.000 ton product verbouwd (snijmaïs). De locaties waar de heer Immink zijn gronden in gebruik heeft, zijn weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Percelen van de heer Immink (in rood)

Per rit kan 20 tot 23 ton product vervoerd worden. Dit wordt gedaan met 3-assige kippers, welke een lengte hebben van 12 meter (exclusief de tractor). De technologie van deze voertuigen komt overeen met een vrachtwagen. De voertuigen hebben een technisch haalbare maximumsnelheid rond de 50 km/h. De heer Immink heeft vier voertuigen voor transport ter beschikking.

De snijmaïs wordt voornamelijk naar Wilnis vervoerd. De totale reistijd (heen en terug) hiervoor is één uur, hierin is laden en lossen meegerekend. De reistijd zonder laden en lossen bedraagt 17 minuten voor een enkele reis (12 kilometer). De route loopt via het huidige tracé van de N201 en de Prinses Irenebrug. In figuur 1.2 is deze route weergegeven.



Figuur 1.2: Huidige route landbouwverkeer (in groen)

2 Maatgevend seizoen

Het oogstseizoen voor de heer Immink is in september en begin oktober. Het product wordt dan direct vervoerd, voornamelijk richting Wilnis (5.000 ton). Dit gebeurt de hele dag door met de eerder genoemde vier combinaties. Dit komt neer op 40 tot 50 ritten per dag, dus 80 tot 100 verplaatsingen per etmaal.

In april wordt er mest (10.000 tot 15.000 ton) aangeleverd voor de grond van de heer Immink. Dit komt uit het veenweide gebied (Wilnis en de Hoef). Gedurende 10 dagen wordt hiervoor af en aan gereden tussen de gebieden.

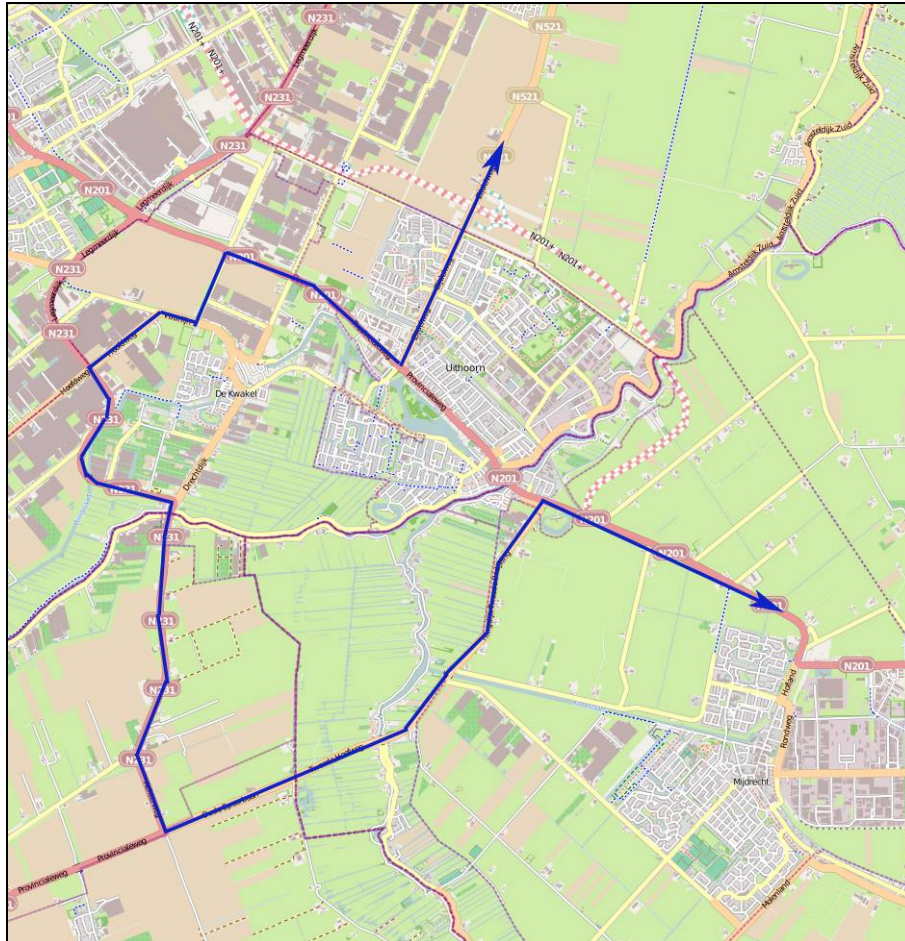
3 Huidig gebruik van de Prinses Irenebrug

Voor het akkerbouwbedrijf van de heer Immink wordt er gedurende twee periodes gebruik gemaakt van de Prinses Irenebrug. Hierbij gaat het om een periode van ongeveer 10 dagen in de maand april en om ongeveer 30 dagen in de maand september en het begin van de maand oktober.

4 Alternatieve routes

De heer Immink geeft stellig aan dat er geen realistische alternatieven zijn. De heer Immink geeft ook aan dat hij niet begrijpt waarom het nu moet veranderen. In de huidige situatie levert het landbouwverkeer geen problemen op en de heer Immink ziet geen verschil met de nieuwe situatie.

De enige mogelijkheid die er is in het bestaande netwerk, is via Vrouwenakker en de Hoef. Deze route is in figuur 4.1 weergegeven.

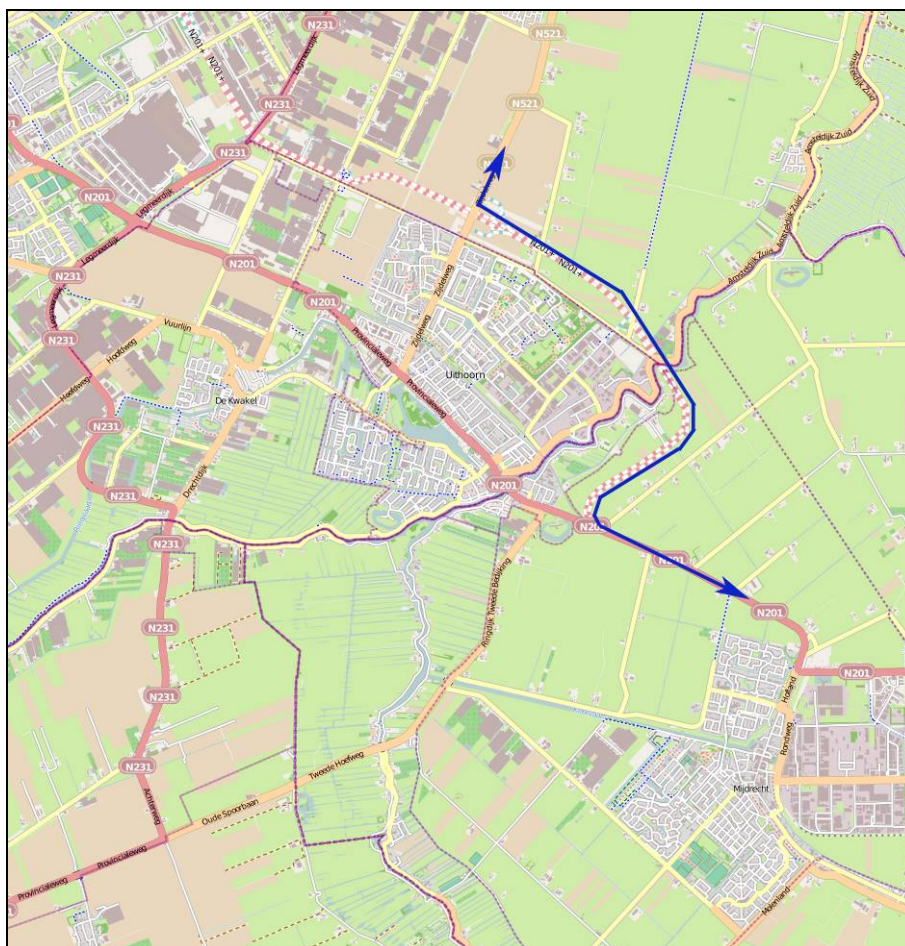


Figuur 4.1: Alternatieve route via de Vrouwenakkersebrug (in blauw)

Deze route zorgt voor een reistijd zonder laden en lossen van 33 minuten voor een enkele reis (24 kilometer), dit is bijna een verdubbeling van de reistijd. Dit is voor de heer Immink geen realistisch alternatief, in verband mogelijk bederf van het te vervoeren product.

Een alternatief via noorden is ook niet realistisch, omdat de eerste mogelijkheid relatief ver weg ligt. Deze route loopt via de Amstelbrug in Oudekerk aan de Amstel en heeft een lengte van 25 kilometer met een bijbehorende reistijd zonder laden en lossen van 31 minuten. Deze route zorgt dus ook bijna een verdubbeling van de reistijd.

Het beste alternatief is, zo geeft de heer Immink aan, het nieuwe tracé van de N201. Dit kan zowel door gebruik te maken van de nieuwe N201 of door een parallelweg langs de nieuwe N201. In figuur 4.2 is deze route weergegeven.



Figuur 4.2: Het beste alternatief via de nieuwe N201 (in blauw)

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Uithoorn

Interview de heer P.M. Blommesteijn

Verslag

Datum
Kenmerk
Eerste versie

26 augustus 2011
UHN021/Mdm
Definitief

De N201 is een provinciale weg die in de huidige situatie door Uithoorn gaat. De provincie realiseert de omlegging van de N201 om Uithoorn heen. Dit biedt voor de gemeente de Uithoorn kansen om het centrum van Uithoorn te revitaliseren. De zogenaamde 'garagevariant' schept hiervoor de beste voorwaarden. Deze variant heeft echter tot gevolg dat bestaande N201 wordt geknipt. Oost-westrelaties zijn voor autoverkeer in de toekomst derhalve niet meer mogelijk via de bestaande N201.

Een belangrijk aspect waarvoor de gevolgen nog niet inzichtelijk zijn is het landbouwverkeer. In de huidige situatie is het voor landbouwverkeer toegestaan gebruik te maken van het deel van de N201 door Amstelhoek en Uithoorn via de Prinses Irenebrug. De knip en het feit dat er op de nieuwe omgelegde N201 geen landbouwverkeer wordt toegestaan in verband met de verkeersveiligheid, zijn aanleiding geweest voor dit gesprek.

1 Algemeen

De heer Blommesteijn heeft een agrarisch loonbedrijf. Naast werkzaamheden in deze sector voert de heer Blommesteijn ook werkzaamheden in het grondverzet uit. De verhouding tussen beide is 50/50. Er zijn gemiddeld 10 á 12 man in dienst bij het bedrijf, en afhankelijk van de drukte kunnen dit er soms meer zijn.

Voor het agrarisch loonwerk maakt men gebruik van tractoren, graafmachines, shovels, een zelf rijdende hakselaar, enz. De maximale breedte van deze voertuigen is circa 3 meter. Voor het grondverzet maakt men gebruik van tractoren met diepladers, kranen, rupskranen en shovels.

De klanten voor het grondverzet zitten verspreid en wisselen afhankelijk van waar de vraag is. Het werkgebied voor het agrarisch loonwerk is duidelijk de Bovenkerkerpolder. Deze locatie is weergegeven in figuur 1.1.

- De laatste maanden van het jaar wordt er gewerkt aan het ‘opknappen’ van het land.
- Het grondverzet vindt het hele jaar door plaats.

Het drukste moment in het jaar is de zomertijd, juni en juli.

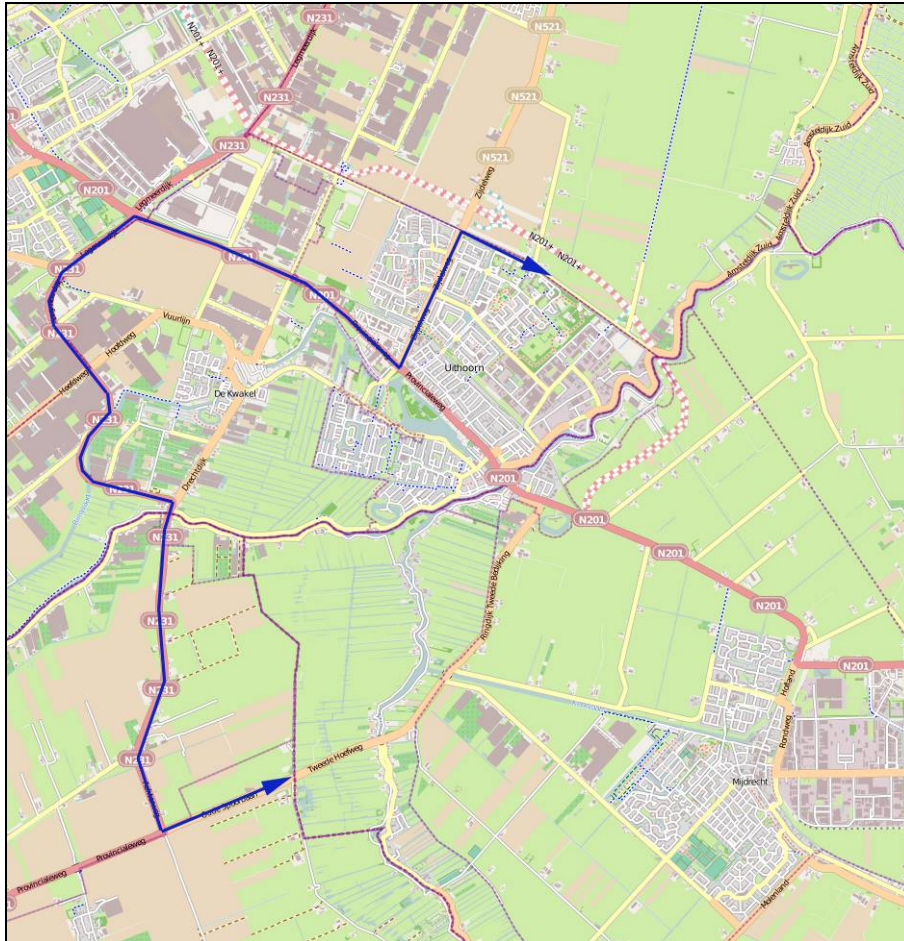
3 Huidig gebruik van de Prinses Irenebrug

De Prinses Irenebrug wordt gebruikt voor het bereiken van de klanten in de Bovenkerkerpolder. Geregeld moet men gedurende de dag nog weer naar een andere klant in de Mijdrechtse polder voor tussendoor klussen. Daarvoor zal men dus heen en weer moeten rijden van de klant in de Bovenkerkerpolder naar de klant in de Mijdrechtse polder en weer terug. Gemiddeld gebeurt dit 30 keer per dag (15 keer heen en 15 keer terug).

Het moment van starten met de werkzaamheden is sterk afhankelijk van het weer. Mede daarom maakt men ook weken van 6 dagen en soms zelfs 7 dagen.

4 Alternatieve routes

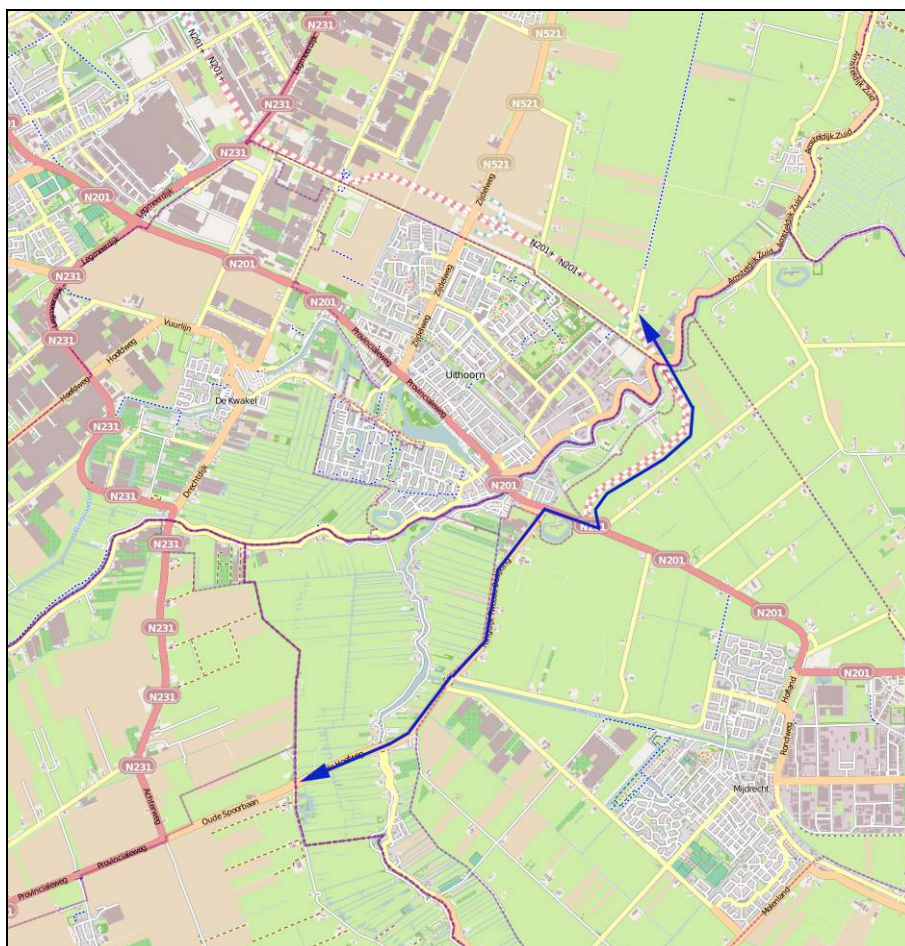
De heer Blommesteijn geeft als alternatief een route aan via de Vrouwenakkersebrug (zie figuur 4.1) aan. Men komt vervolgens voor een probleem in de huidige situatie op de Zijdelweg. De Hogendijk is op dit moment maar in één richting te berijden (oostelijk).



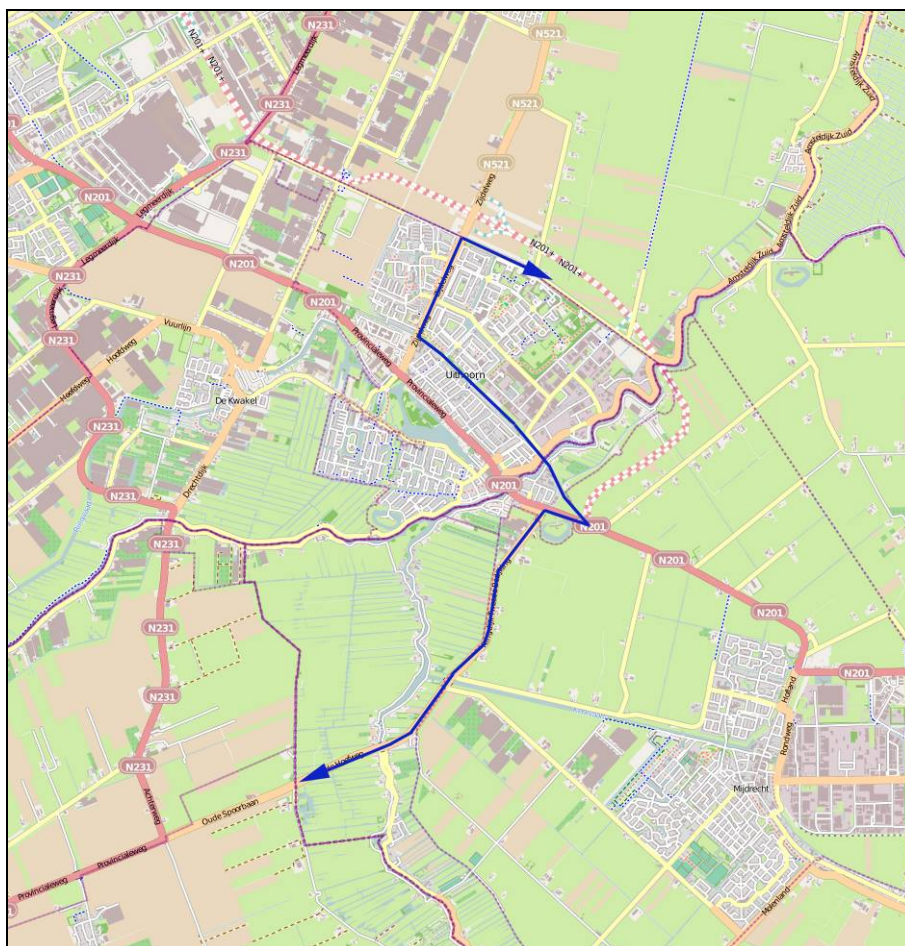
Figuur 4.1: Alternatieve route via de Vrouwenakkersebrug (in blauw)

De gevolgen van het genoemde alternatief zijn dat men er langer over doet om de klanten te bereiken. De kosten voor de extra reistijd worden doorberekend aan de klanten voor de heenweg. De terugweg is in eigen tijd. Beide levert dus extra kosten op.

Het beste alternatief is gebruik maken van het tracé van de nieuwe N201 (zie figuur 4.2). Een ander goed alternatief is gebruik maken van de busbaan (zie figuur 4.3). Als laatste noemt de heer Blommesteijn nog de mogelijkheid om de nieuwe parkeergarage geschikt te maken voor het doorlaten van landbouwverkeer.



Figuur 4.2: Alternatieve route via de nieuwe N201 (in blauw)



Figuur 4.3: Alternatieve route via de busbaan (blauw)

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Uithoorn

Interview de heer R. van Blaaderen

Verslag

Datum
Kenmerk
Eerste versie

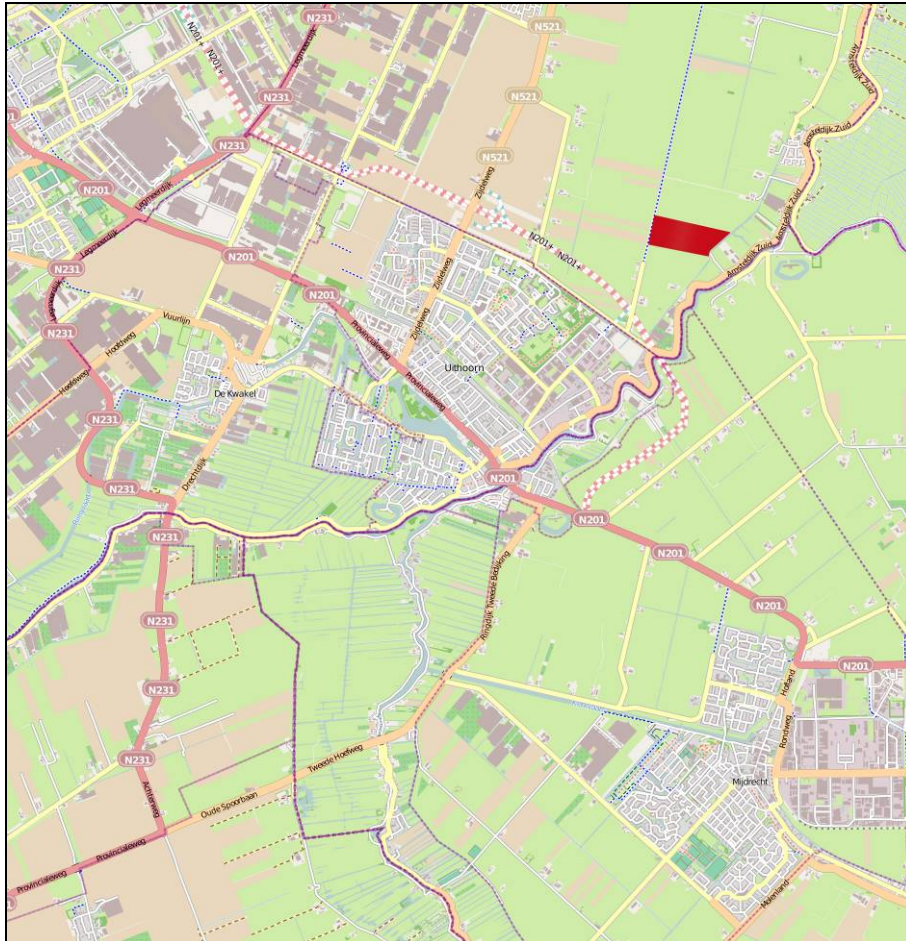
4 augustus 2011
UHN021/Bs2
Definitief

De N201 is een provinciale weg die in de huidige situatie door Uithoorn gaat. De provincie realiseert de omlegging van de N201 om Uithoorn heen. Dit biedt voor de gemeente de Uithoorn kansen om het centrum van Uithoorn te revitaliseren. De zogenaamde 'garagevariant' schept hiervoor de beste voorwaarden. Deze variant heeft echter tot gevolg dat bestaande N201 wordt geknipt. Oost-westrelaties zijn voor autoverkeer in de toekomst derhalve niet meer mogelijk via de bestaande N201.

Een belangrijk aspect waarvoor de gevolgen nog niet inzichtelijk zijn is het landbouwverkeer. In de huidige situatie is het voor landbouwverkeer toegestaan gebruik te maken van het deel van de N201 door Amstelhoek en Uithoorn via de Prinses Irenebrug. De knip en het feit dat er op de nieuwe omgelegde N201 geen landbouwverkeer wordt toegestaan in verband met de verkeersveiligheid, zijn aanleiding geweest voor dit gesprek.

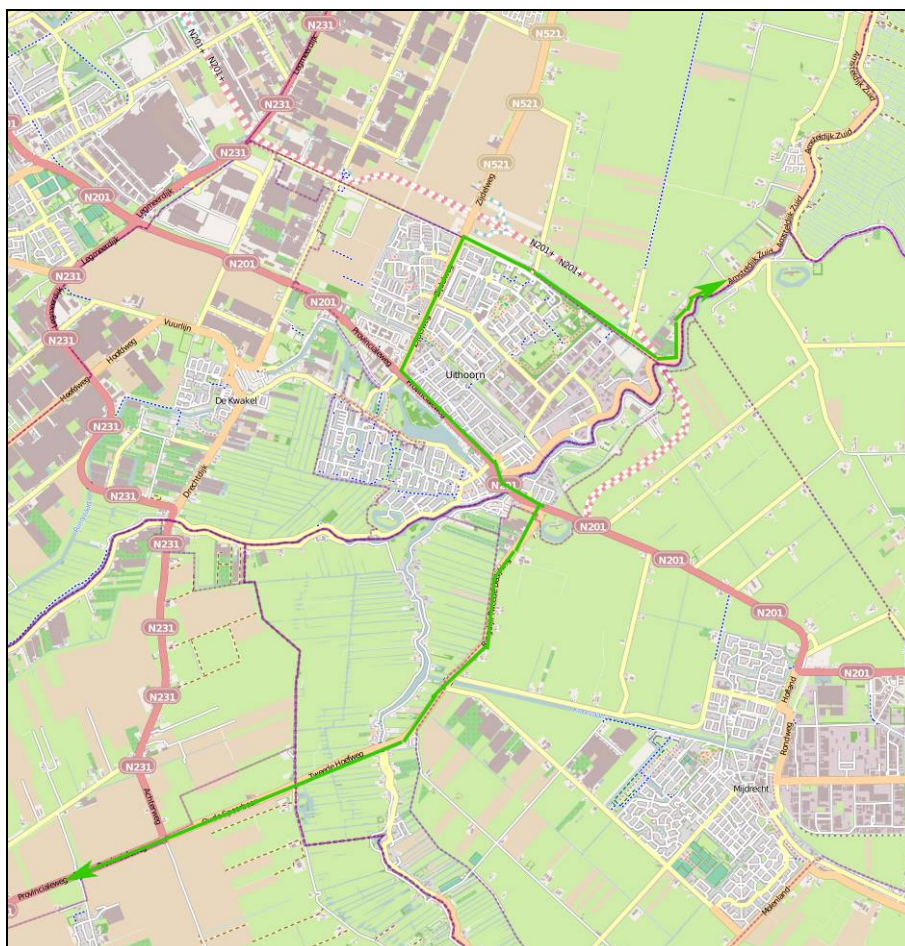
1 Algemeen

De heer R van Blaaderen bezit een melkveebedrijf aan de Ringdijk Boven Polder 28. Hier bezit hij 36 hectare aan grond, aan de Bovenkerkerweg bezit hij nog eens 27 hectare. In figuur 1.1 is de locatie van de gronden aan de Ringdijk Boven Polder weergegeven.



Figuur 1.1: Perceel van de heer Van Blaaderen (in rood)

De meeste activiteiten op het land zijn uitbesteed aan loonwerkers. De heer Van Blaaderen geeft aan dat bijna alle boeren in de omgeving gebruik maken van loonwerkers. De loonwerkers maken gebruik van verschillende trekker en oplegger combinaties, afhankelijk van het type werkzaamheden. Deze combinaties hebben een technisch haalbare maximum snelheid van 50 km/h en kunnen tot 4 meter hoog zijn. De loonwerkers komen voornamelijk uit de buurt van Zevenhoven (o.a. Blommesteijn) en rijden dus via Amstelhoek en de Prinses Irenebrug richting de heer van Blaaderen. De route is weergegeven in het figuur 1.2.



Figuur 1.2: Huidige route van het landbouwverkeer (in groen)

2 Maatgevend seizoen

De ritten met de landbouwvoertuigen vinden plaats tussen februari en september. De drukste periode hierin is de maand mei. In de onderstaande tabel zijn het aantal ritten globaal weergegeven.

Periode	Omschrijving werkzaamheden	Aantal ritten per dag	Totaal aantal ritten
Februari en mei	Ruige mest	6	12
Winter	Mest omzetten	2	4
Mei tot september	Kuilen	8	48
September	Sloten	2	8
Zomerperiode	Balen perzen	2	8
Zomerperiode	Balen vervoer	2	8
Voorjaar	Sputten & doorzaaien	2	4
Willekeurig	Diversen	4	8
Totaal			100

Tabel 2.1: Aantal ritten met landbouwvoertuigen (per activiteit)

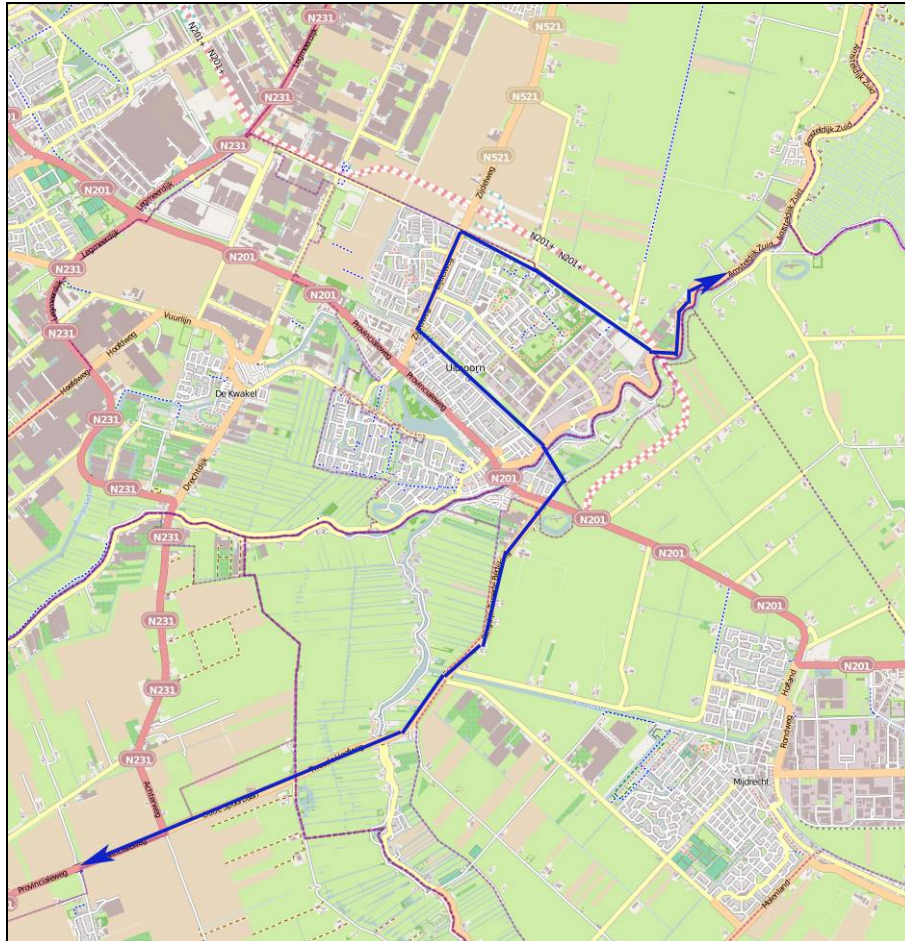
3 Huidig gebruik van de Prinses Irenebrug

De ritten die hierboven zijn beschreven maken allemaal gebruik van de Prinses Irene-brug, in figuur 1.2 is de route aangegeven die de loonwerkers gebruiken. Voor de ritten is geen specifiek moment van de dag te benoemen. Al naar gelang de vraag van de heer Van Blaaderen en de beschikbaarheid van de loonwerker wordt het moment van de dag bepaald waarop men zal arriveren en vertrekken. Hierbij wordt niet specifiek rekening gehouden met de spitsperioden.

4 Alternatieve routes

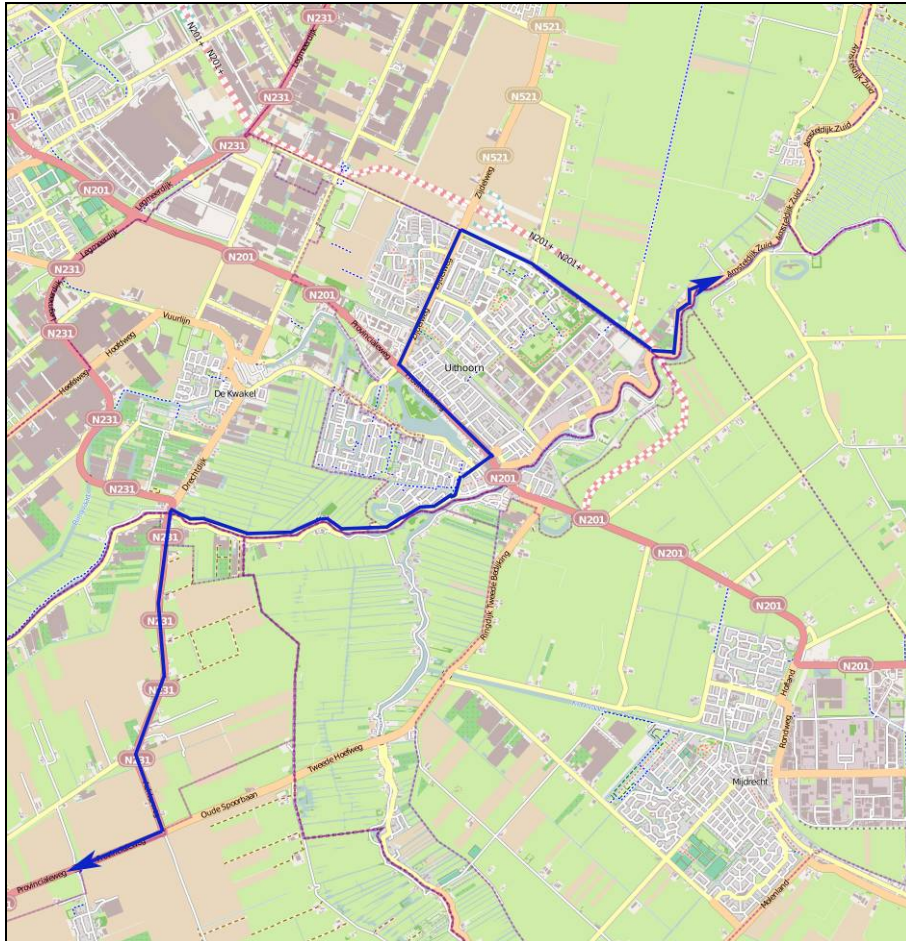
De heer Van Blaaderen geeft aan dat er wel een aantal alternatieven denkbaar zijn, maar dat ze niet wenselijk zijn. Hieronder zijn de verschillende alternatieven beschreven.

Het eerste alternatief is gebruik te maken van de busbaan. Deze heeft een eigen brug over de Amstel. Hiervoor zal er wel een aansluiting op de N201 moeten worden aangelegd. De reistijd van deze variant is vergelijkbaar met de huidige route. In figuur 4.1 is deze route weergegeven.



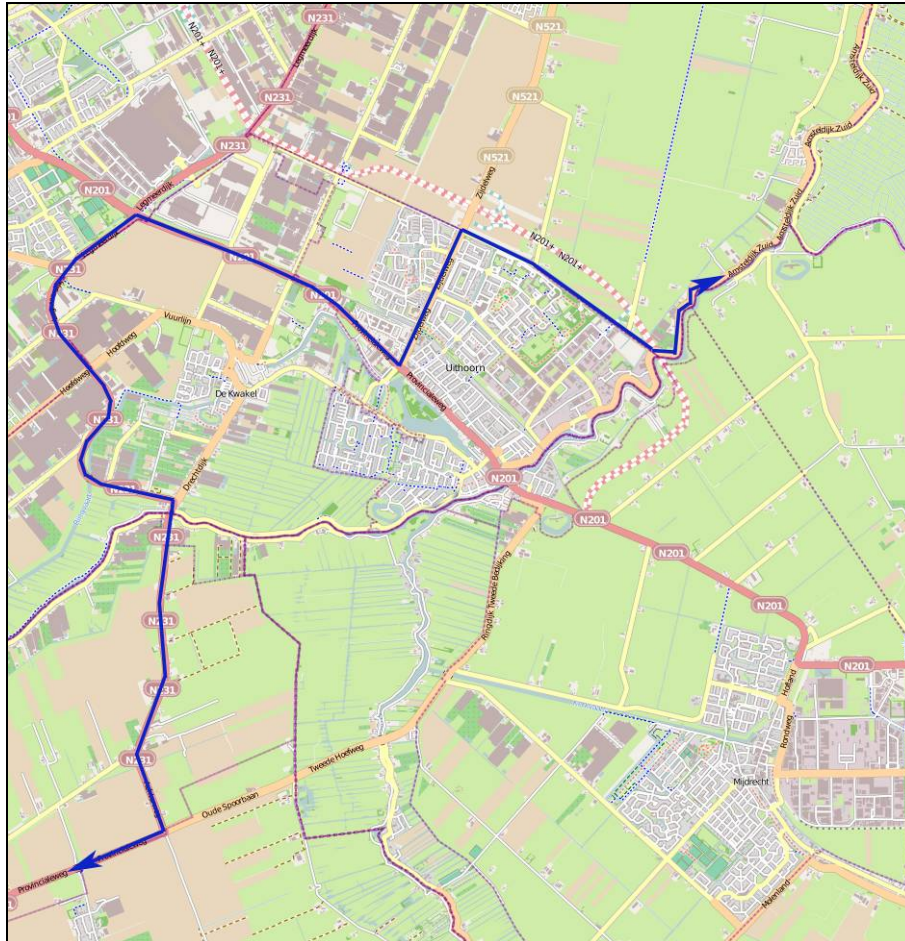
Figuur 4.1: Alternatieve route via de busbaan (in blauw)

Een tweede alternatief is een route via de Vrouwakkersebrug. Hiervoor zijn nog twee varianten mogelijk. In figuur 4.2 is de variant via de Amsteldijk Zuid en het centrum weergegeven. Deze route heeft een extra reistijd van ongeveer 3 minuten per enkele reis.



Figuur 4.2: Alternatieve route via de Vrouwenakkersebrug (in blauw)

De tweede variant is een route via de Legmeerdijk. Deze route zorgt voor een extra reistijd van ongeveer 5 minuten per enkele reis. De route is weergegeven in figuur 4.3.



Figuur 4.3: Alternatieve route via de Vrouwenakkersebrug en de Legmeerdijk

De meeste alternatieven hebben financiële consequenties voor de boeren. De transportkosten van de loonwerkers worden namelijk doorberekend aan de boeren. Deze worden per uur betaald. Wanneer de loonwerker een langere reistijd heeft, zullen de kosten voor de boeren stijgen.

Bijlage 2

Cijfers inventarisatie

Inventarisatie naar landbouwverkeer over Irenebrug N201 bij Uithoorn in cumelasector

aantal enquêtes	132	loon- en grondverzetbedrijven
respondenten	47	36%
wel over Irenebrug	23	49%
niet over Irenebrug	24	51%

per maand	totaal per maand	richting Uithoorn	richting Mijdrecht	07 - 09 uur		09 - 16 uur		16 - 19 uur		19 - 07 uur	
				Uithoorn	Mijdrecht	Uithoorn	Mijdrecht	Uithoorn	Mijdrecht	Uithoorn	Mijdrecht
jan	522	252	270	97	84	12	64	83	108	61	15
feb	529	256	273	101	84	12	59	83	116	61	15
mrt	529	277	253	104	69	17	61	86	106	70	17
apr	634	320	315	132	70	28	82	90	130	70	33
mei	733	372	362	155	70	35	82	104	139	78	71
jun	718	347	372	130	70	27	72	106	142	84	88
jul	639	307	332	101	75	26	71	99	132	82	55
aug	556	270	286	102	73	15	54	84	126	70	34
sep	992	487	505	138	115	83	110	142	172	125	109
okt	911	460	451	132	116	80	115	133	135	116	86
nov	544	272	272	109	69	8	49	88	135	68	20
dec	526	263	263	101	69	10	59	88	116	65	20
totaal	7.833	3.881	3.952	1.399	961	352	877	1.180	1.551	950	563

per dag	totaal per dag	richting Uithoorn	richting Mijdrecht	07 - 09 uur		09 - 16 uur		16 - 19 uur		19 - 07 uur	
				Uithoorn	Mijdrecht	Uithoorn	Mijdrecht	Uithoorn	Mijdrecht	Uithoorn	Mijdrecht
jan	24,3	11,7	12,6	4,5	3,9	0,6	3,0	3,8	5,0	2,8	0,7
feb	24,6	11,9	12,7	4,7	3,9	0,6	2,7	3,8	5,4	2,8	0,7
mrt	24,6	12,9	11,7	4,8	3,2	0,8	2,8	4,0	4,9	3,3	0,8
apr	29,5	14,9	14,6	6,1	3,3	1,3	3,8	4,2	6,0	3,3	1,5
mei	34,1	17,3	16,8	7,2	3,3	1,6	3,8	4,8	6,4	3,6	3,3
jun	33,4	16,1	17,3	6,0	3,3	1,3	3,3	4,9	6,6	3,9	4,1
jul	29,7	14,3	15,4	4,7	3,5	1,2	3,3	4,6	6,1	3,8	2,6
aug	25,9	12,6	13,3	4,7	3,4	0,7	2,5	3,9	5,8	3,3	1,6
sep	46,1	22,7	23,5	6,4	5,3	3,9	5,1	6,6	8,0	5,8	5,1
okt	42,4	21,4	21,0	6,1	5,4	3,7	5,3	6,2	6,3	5,4	4,0
nov	25,3	12,7	12,7	5,0	3,2	0,4	2,3	4,1	6,3	3,2	0,9
dec	24,5	12,2	12,2	4,7	3,2	0,5	2,7	4,1	5,4	3,0	0,9
per dag	30,4	15,0	15,3	5,4	3,7	1,4	3,4	4,6	6,0	3,7	2,2

per uur	totaal per uur	richting Uithoorn	richting Mijdrecht	07 - 09 uur		09 - 16 uur		16 - 19 uur		19 - 07 uur	
				Uithoorn	Mijdrecht	Uithoorn	Mijdrecht	Uithoorn	Mijdrecht	Uithoorn	Mijdrecht
jan	2,0	1,0	1,0	2,2	1,9	0,1	0,4	1,3	1,7	0,2	0,1
feb	2,1	1,0	1,1	2,3	1,9	0,1	0,4	1,3	1,8	0,2	0,1
mrt	2,1	1,1	1,0	2,4	1,6	0,1	0,4	1,3	1,6	0,3	0,1
apr	2,5	1,2	1,2	3,1	1,6	0,2	0,5	1,4	2,0	0,3	0,1
mei	2,8	1,4	1,4	3,6	1,6	0,2	0,5	1,6	2,1	0,3	0,3
jun	2,8	1,3	1,4	3,0	1,6	0,2	0,5	1,6	2,2	0,3	0,3
jul	2,5	1,2	1,3	2,3	1,7	0,2	0,5	1,5	2,0	0,3	0,2
aug	2,2	1,0	1,1	2,4	1,7	0,1	0,4	1,3	1,9	0,3	0,1
sep	3,8	1,9	2,0	3,2	2,7	0,6	0,7	2,2	2,7	0,5	0,4
okt	3,5	1,8	1,7	3,1	2,7	0,5	0,8	2,1	2,1	0,4	0,3
nov	2,1	1,1	1,1	2,5	1,6	0,1	0,3	1,4	2,1	0,3	0,1
dec	2,0	1,0	1,0	2,3	1,6	0,1	0,4	1,4	1,8	0,3	0,1
per uur	2,5	1,3	1,3	2,7	1,9	0,2	0,5	1,5	2,0	0,3	0,2

Verdeling naar breedte

< 3,0 m	85%
3,0 - 3,5 m	15%
> 3,5 m	0%

Bron: CUMELA Nederland, Nijkerk
september 2011

Vestiging Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T (020) 420 92 17
F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng