

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

### Kwantitatief onderzoek landbouwverkeer

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

14 mei 2012  
UHN027/Mdm/0170  
26 april 2012

## 1 Inleiding

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 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 voorts nog 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. Verderop op het bestaande Utrechtse deel van de N201 is overigens wel landbouwverkeer toegestaan.



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

De omlegging van de N201 biedt voor de gemeente Uithoorn tevens kansen om het centrum van Uithoorn te revitaliseren en Uithoorn voorgoed te vrijwaren van ongewenst doorgaand gemotoriseerd verkeer. 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 daarmee het niet meer toestaan van doorgaand verkeer op de huidige verbinding, zijn aanleiding geweest voor het uitvoeren van onderzoek naar de effecten van het principebesluit op landbouwverkeer. In 2011 is daarom in overleg met de provincies Noord-Holland en Utrecht, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente De Ronde Venen gestart met het uitvoeren van kwalitatief onderzoek (kenmerk UHN021/Bs2/0160). Hieruit bleek dat het gebruik van de Prinses Irenebrug zeer wisselend is. Naar aanleiding van deze conclusie heeft de gemeente Uithoorn aan Goudappel Cof-feng BV gevraagd om kwantitatief onderzoek uit te voeren. De resultaten van dit onderzoek worden in deze notitie besproken.

## 2 Werkwijze

Om het feitelijke gebruik van de Prinses Irenebrug in beeld te brengen is geteld op deze locatie. Daarvoor is gebruik gemaakt van een camerasysteem. De camera is gedurende twee weken gericht geweest op de brug en vervolgens zijn de beelden versneld uitgelezen en verwerkt. De weken waarin het camerasysteem is opgehangen zijn de weken 11 en 12 (12 maart tot en met 16 maart 2012 en 19 maart tot en met 23 maart 2012) omdat dit in het kwalitatieve onderzoek door de stakeholders als zijnde een drukke periode is aangegeven. Bij de verwerking is in eerste instantie gekeken naar de drukste perioden op de dag, namelijk de ochtend- en avondspits. Voor de ochtendspits is daarbij de periode 06.30-09.30 uur en voor de avondspits is de periode 16.00-19.00 uur gehanteerd.

De dag waarop het totaal van de ochtend- en avondspits gesommeerd het hoogste aantal kende is vervolgens voor een volledige dag uitgelezen. Daarbij is wel voor een dag gekozen in de week dat het conform de eerder genoemde resultaten uit het kwalitatieve onderzoek (kenmerk UHN021/Bs2/0160) het drukste zou moeten zijn en is gekozen voor een representatieve dag voor wat betreft de spits.

## 3 Resultaten

### 3.1 Resultaten per spitsperiode

De resultaten voor de spitsperiodes zijn weergegeven in tabel 3.1.

|               | ochtendspits | avondspits | totaal |
|---------------|--------------|------------|--------|
| 12 maart 2012 | 1            | 2          | 3      |
| 13 maart 2012 | 4            | 3          | 7      |
| 14 maart 2012 | 6            | 4          | 10     |
| 15 maart 2012 | 4            | 1          | 5      |
| 16 maart 2012 | 4            | 8          | 12     |
| 19 maart 2012 | 9            | 2          | 11     |
| 20 maart 2012 | 2            | 3          | 5      |
| 21 maart 2012 | 3            | 2          | 5      |
| 22 maart 2012 | 1            | 0          | 1      |
| 23 maart 2012 | 0            | 2          | 2      |

*Tabel 3.1: Resultaten telling per spitsperiode*

In tabel 3.1 gaat het om exacte aantallen. Elk getal is dus een exacte waarneming van een groot langzaam voertuig. Het gaat daarbij dus om meer dan alleen landbouwvoertuigen. Ook graafmachines zijn bijvoorbeeld meegenomen in de waarneming.

In tabel 3.1 valt op dat beide spitsperioden elkaar niet in evenwicht houden. Dat zou er bijvoorbeeld op kunnen duiden dat er in tegengestelde richting andere routes worden gekozen. Ook valt op dat er sprake is van grote fluctuaties per dag.

### 3.2 Resultaten per spitsperiode per richting

Behalve het totaal per spitsperiode is voor de spitsperioden ook gekeken naar de richting. In tabel 3.2 zijn de resultaten daarvan weergegeven.

| richting      | ochtendspits |           | avondspits |           |
|---------------|--------------|-----------|------------|-----------|
|               | Uithoorn     | Mijdrecht | Uithoorn   | Mijdrecht |
| 12 maart 2012 | 1            | 0         | 0          | 2         |
| 13 maart 2012 | 3            | 1         | 0          | 3         |
| 14 maart 2012 | 4            | 2         | 3          | 1         |
| 15 maart 2012 | 4            | 0         | 1          | 1         |
| 16 maart 2012 | 2            | 2         | 2          | 6         |
| 19 maart 2012 | 5            | 4         | 1          | 1         |
| 20 maart 2012 | 2            | 0         | 1          | 2         |
| 21 maart 2012 | 2            | 1         | 1          | 1         |
| 22 maart 2012 | 1            | 0         | 0          | 0         |
| 23 maart 2012 | 0            | 0         | 1          | 1         |

*Tabel 3.2: Resultaten telling per spitsperiode, per richting*

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de Prinses Irenebrug in de ochtend- en avondspits in twee richtingen wordt gebruikt. Er is dus geen duidelijke spitsrichting uit de telling te halen. In de ochtendspits is de richting Uithoorn licht dominant en in de avondspits de richting Mijdrecht.

### 3.3 Resultaten voor een hele dag

Bij het selecteren van de dag die volledig is uitgelezen is gekozen voor een dag in week 12. Daarvan gaf men in de met de stakeholders gehouden interviews aan dat deze week relatief drukker zou moeten zijn dan de tweede week waarin is geteld. Vervolgens is tussen de woensdag en de vrijdag gekozen voor de woensdag. Deze dag is representatiever voor wat betreft de combinatie met het overige verkeer.

Op de gekozen dag is in de periode 06.30-19.00 uur in totaal zeventien keer een groot langzaam voertuig waargenomen. Ter vergelijking: in 2010 is door de gemeente Uithoorn geteld op dezelfde locatie op drie aansluitende dagen in oktober en daaruit bleek een gemiddelde van achttien grote langzame voertuigen per dag. Daarmee kunnen we vaststellen dat de gekozen dag representatief is voor de rest van het jaar.

## 4 Conclusie

Uit de resultaten blijkt dat het aantal grote langzame voertuigen dat is geteld niet in overeenstemming is met de resultaten uit het kwalitatieve onderzoek (kenmerk UHN021/Bs2/0160) waarbij door de betrokken stakeholders de verwachte aantallen landbouwvoertuigen zijn aangegeven. Het kwantitatieve onderzoek laat een beeld zien met lagere intensiteiten dan uit het kwalitatieve onderzoek naar voren zijn gekomen.

Het resultaat uit het eerder gehouden kwalitatieve onderzoek d.d. 21 december 2011 is voor het bestuur van de provincie Noord-Holland aanleiding geweest bij het standpunt te blijven zoals in hoofdstuk 1 beschreven. Daarbij is echter wel de kanttekening gemaakt dat er bij lagere intensiteiten een opening is voor verdere bespreking van een geconditioneerde openstelling van het aquaduct voor landbouwverkeer. Op basis van de resultaten uit het kwantitatieve onderzoek wordt deze opening geboden. Immers is mede op basis van de eerder uitgevoerde tellingen in 2010 vast te stellen dat er op een representatieve dag slechts sprake is van zeventien grote langzame voertuigen.