

Bijlage 1: Verslag workshop 18 maart 2002

Aanwezig: de heer H. Verkerk en de heer H. van de Vliert (gemeente Abcoude), de heer J. Hintzen, mevrouw A.M. Koot, de heer D. van Beusekom (Goudappel Coffeng BV).

Op 18 maart 2002 is een workshop gehouden, waarin geïnventariseerd is welke verkeerskundige problemen er leven in Abcoude en welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn. Het onderstaande bevat een opsomming van problemen en oplossingsrichtingen die op 18 maart aan de orde gekomen zijn.

Deel I: Problemen

Problemen met de ruimtelijke structuur:

- een overstapmogelijkheid tussen bus en trein ontbreekt;
- het station ligt nu niet goed;
- het nieuwe station zou op een betere, centralere plek moeten liggen;
- de ligging van scholen is problematisch, er zijn problemen met ouders (halen/brengen van kinderen);
- er zijn te veel functies in de Hoogstraat (doorgaand en bestemmingsverkeer, fiets, voetganger, bus, laden/lossen);
- de uitwisseling tussen wijken en functies is matig, er zijn maar twee bruggen;
- de bouw van een multifunctioneel centrum leidt tot een toename van verkeersbewegingen;
- de bouw van 250 woningen in Abcoude-Zuid leidt tot meer verkeersbewegingen;
- de relatie tussen het station en Abcoude-(Zuid)west is niet aanwezig;
- de bouw van 250 recreatiewoningen in de Winkelpolder (gemeente De Ronde Venen) leidt tot meer verkeer richting centrum van Abcoude.

Problemen met de fiets:

- er is sprake van gecombineerd verkeer op de Heinkuitenbrug: auto, fiets en voetganger;
- bij schooltijden is de Heinkuitenbrug gesloten;
- er zijn problemen met recreatief fietsverkeer (wielrenners);
- er is sprake van een probleem voor fietsers in de Hoogstraat (openbaar vervoer en laden/lossen);
- het fietspad langs de A2 is onverlicht;
- er zijn veel fietsdiefstallen, er zijn geen bewaakte fietsenstallingen;
- het foutief stallen van fietsen leidt tot ongemak voor voetgangers;
- het fietsen in het centrumgebied van Abcoude is gevaarlijk;
- trottoirs zijn te smal (zeker in combinatie met bosschages);
- er is te weinig openbare verlichting.

Problemen met de auto:

- het laden/lossen in de Hoogstraat duurt lang, ook midden op de dag;
- er is sprake van 800 auto's sluipverkeer/doorgaand verkeer in de avondspits bij regenachtig weer in de Hoogstraat;
- het Kerkplein is een knelpunt voor lange voertuigen;
- frustraties bij voorrangverlening op de brug bij het gemeentehuis;
- in woonstraten zijn er problemen met parkeren en snelheid;
- tegenover supermarkt Koot is in de Hoogstraat een parkeerprobleem;
- er wordt te snel gereden op de Burgemeester des Tombeweg;
- bij de eerste zijweg van de Burgemeester des Tombeweg is de oversteek gevaarlijk;
- de bevoorrading met behulp van bloktijden werkt niet afdoende;
- de inrichting is nog niet in overeenstemming met 30 km/h;
- chaotisch parkeren bij scholen (met name door ouders);
- op het Dr. Van Doornplein parkeren de verkeerde mensen (werkers);
- containers nemen parkeerplekken in op het Dr. Van Doornplein;
- in de Stationsstraat is een parkeerprobleem.

Problemen met het openbaar vervoer:

- de afstand van Abcoude-West tot bushalte lijn 126 is groot;
- op de Hoogstraat en het Kerkplein zijn er problemen met het openbaar vervoer;
- bereikbaarheid nieuwe station;
- het huidige station ligt op de verkeerde plek;
- alle bussen rijden via de Hoogstraat;
- de bus naar Baambrugge rijdt na 22.00 uur niet.

Deel II: Oplossingsrichtingen

Auto:

- verkeerslichten bij laden/lossen in Hoogstraat;
- eenrichtingsverkeer Hoogstraat;
- laden/lossen in Hoogstraat verbieden;
- laden/lossen tegenover Koot, dan wel oversteken met de goederen;
- bloktijden van 07.00 tot 09.00 uur;
- bushaltes Hoogstraat opheffen c.q. verplaatsen;
- parkeerplaats bij de firma Bunschoten opheffen;
- aanleg van een derde brug;
- busroute via derde brug;
- busroutes lijnen 120 en 126 via nieuwe station;
- busroute lijn 120 via oude spoortracé;
- eenrichtingsverkeer vrachtverkeer in Hoogstraat;
- sluipverkeer weren door doseersluizen;
- invoeren van een altemnerend systeem (tegengesteld eenrichtingsverkeer);

- totaal eenrichtingsverkeer invoeren in Hoogstraat;
- plaatsen van verkeersborden;
- Landsmeer-oplossing;
- Heinkuitenbrug afsluiten voor autoverkeer, helemaal als de derde brug er komt;
- bestemmingsplan aanpassen: meer dan 4.000 mvt/etm toelaten op erftoegangs-weg;
- eenrichtingsverkeer Hoogstraat in combinatie met derde brug;
- omleiden van zwaar vrachtverkeer;
- indien geen derde brug: route om het dorp heen via talud Molenweg richting Broekzijdselaan;
- de bus veel meer oppervlakte van het dorp laten ontsluiten: derde brug is dan noodzakelijk;
- plaats creëren voor laden/lossen;
- stedelijke distributie van goederen;
- vrachtverkeer via 'lus' A2 - Abcoude - AMC - A2;
- derde brug alleen in combinatie met aanvullende maatregelen (bijvoorbeeld do-seersluizen en/of langzaam verkeer);
- NS-station als P+R-station vormgeven;
- gedragsbeïnvloeding van de lokale bevolking;
- verkeerslichten plaatsen in de Hoogstraat;
- fietsroutes aanleggen van nieuwe bebouwing richting NS-station;
- derde c.q. vierde brug ;
- vierde ontsluiting via dijklichaam huidige spoor (inclusief verkeer belemmeren bij ingang dorp);
- speciale fietsroute via parallelroute Hoogstraat.

Bijlage 2: Verkeersmodel gemeente Abcoude

Het verkeersmodel bestaat uit een autonetwerk en een herkomst- en bestemmingsmatrix (HB-matrix). Basis voor de HB-matrix vormen de sociaal-economische gegevens per verkeersgebied. Deze verkeersgebieden (modelzones) zijn voor het opstellen van dit model in overleg met de gemeente Abcoude vastgesteld. De modelzones zijn gedefinieerd als een homogeen gebied binnen de gemeente. Vanuit een modelzone zal men op hetzelfde punt op het verkeersnetwerk komen en van daaruit verder zijn/haar route naar de bestemming zoeken. Binnen een modelzone worden geen verkeersbewegingen geschat in het modelsysteem. Voor iedere zone zijn de sociaal-economische gegevens bepaald. Dit zijn het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, waarbij de arbeidsplaatsen zijn onderscheiden naar een aantal categorieën (kantoor, industrie, detailhandel etc.). Aan de hand van de sociaal-economische gegevens wordt per modelzone een schatting gedaan voor de verkeersproductie en -attractie in de avondspitsperiode (16.00-18.00 uur) voor de situatie 2001. Door per zone de productie te verdelen over de attractiepunten wordt de HB-matrix bepaald.

Het wegnet wordt in het autoverkeersmodel beschreven door verbindingen tussen knooppunten. Knooppunten zijn begin- en eindpunten van de onderscheiden wegvakken. Aan elke verbinding wordt een weerstand toegekend. In dit geval is dat de reistijd: een combinatie van afstand en snelheid. De afstand van elk wegvak is de werkelijke afstand; de snelheid is een relatieve snelheid, zodanig gekozen dat de routevorming in het model overeenkomt met de in werkelijkheid meest gekozen routes. Van herkomst naar bestemming wordt het verkeer aan de, in tijd, kortste route over het wegnet toegedeeld. Het resultaat is de belasting (intensiteit) per wegvak.

De op deze wijze berekende intensiteiten kunnen nu worden vergeleken met werkelijk getelde aantallen. Hiertoe heeft de gemeente Abcoude een aantal telgegevens ter beschikking gesteld. Tevens zijn er in opdracht van de gemeente in het voorjaar van 2002 een aantal tellingen door Goudappel Coffeng uitgevoerd en is er een kentekenonderzoek gehouden. Uit dit kentekenonderzoek was het mogelijk om behalve het bepalen van de verkeersdruk op een aantal locaties, informatie te vergaren omtrent de verhoudingen van intern, extern en doorgaand verkeer. Het model (netwerk en matrix) kan nu zo aangepast (gekalibreerd) worden, dat de berekende intensiteiten bij benadering gelijk zijn aan de gegevens uit de verkeerstellingen en het kentekenonderzoek. Op deze wijze is een beschrijving van de verkeersstromen in de avondspitsperiode voor de huidige situatie geconstrueerd.

Met de gevonden verbanden tussen de verkeersproductie en -attractie en de sociaal-economische gegevens wordt vervolgens de HB-matrix voor de toekomstsituatie 2015 opgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met de te verwachten infrastructurele ontwikkelingen, sociaal-economische ontwikkelingen en de verwachte mobiliteitsgroei. Door deze HB-matrix voor de situatie 2015 toe te delen aan het netwerk 2015 worden de geprognosticeerde intensiteiten bepaald.

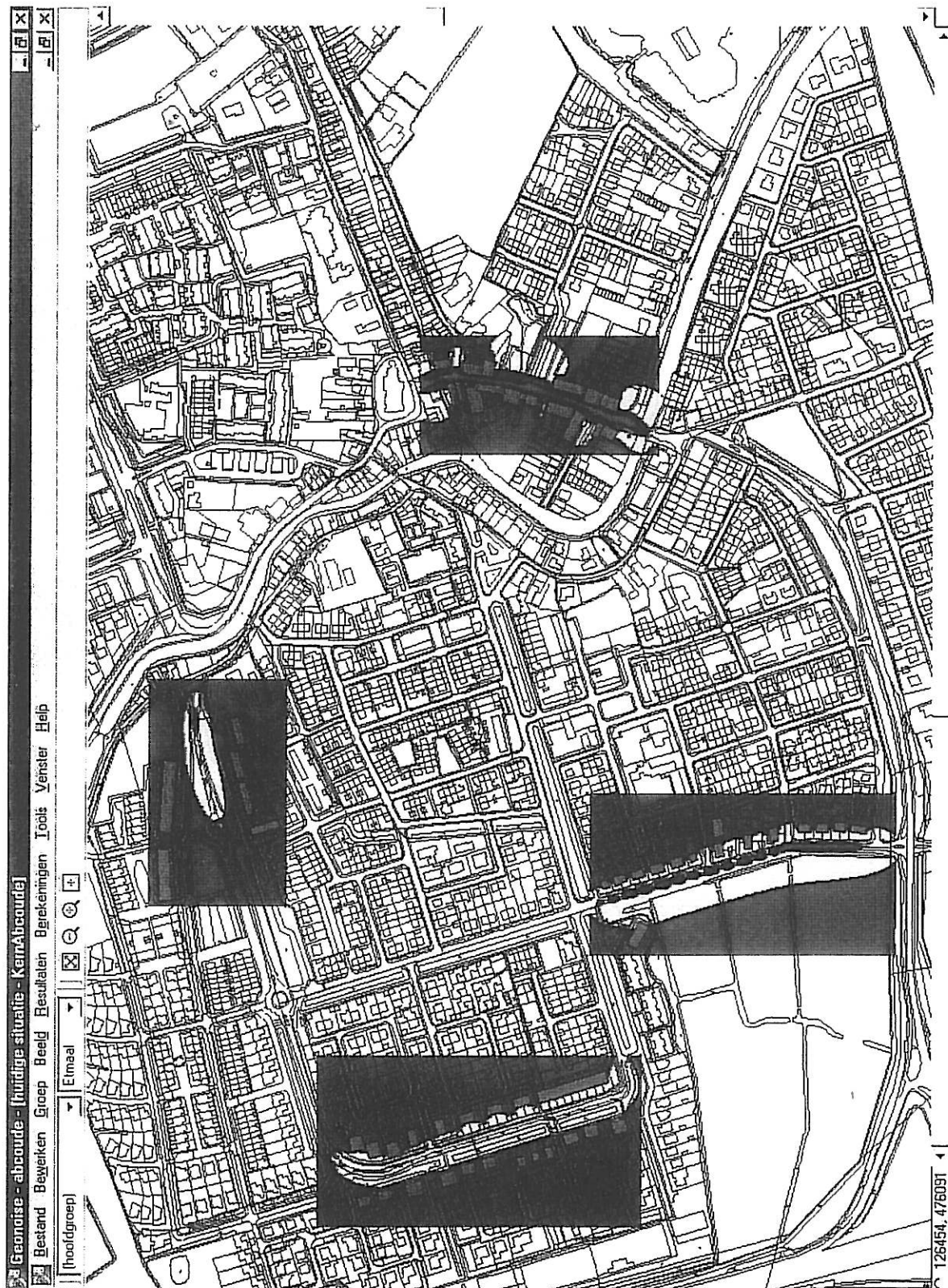
Vervolgens zijn er een aantal netwerkvarianten doorgerekend. In een dergelijke variant wordt de HB-matrix toegedeeld aan een netwerk waarin een bepaalde verkeersmaatregel is opgenomen.

Bijlage 3: Bepaling doorgaand verkeer in scenario's

Met het verkeersmodel Abcoude is een prognose gemaakt voor de toekomstige situatie in 2015. Tevens zijn enkele oplossingsscenario's doorberekend met het verkeersmodel.

Het invoeren van een doseersluis is één van de maatregelen die in alle scenario's terugkomt. De doseersluis werkt op werkdagen in de middagspits. Het doel van het instellen van een dergelijke verkeersmaatregel is dat het verkeer dat geen bestemming heeft in Abcoude, een andere route gaat kiezen. In de huidige vormgeving van het verkeersmodel Abcoude is de werking van een doseersluis moeilijk te simuleren. Om die reden is een handmatige rekenexercitie uitgevoerd.

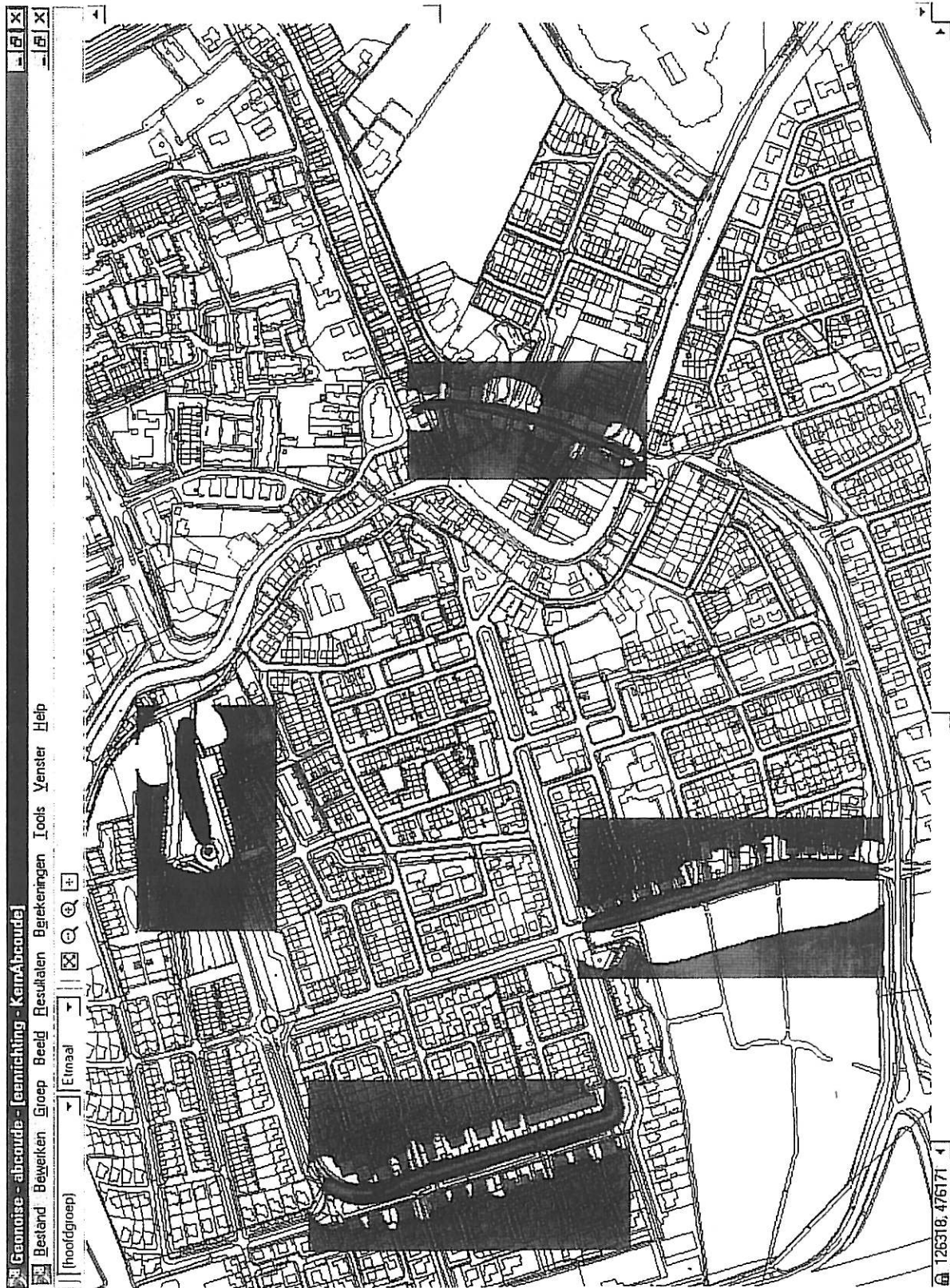
Er wordt van uitgegaan dat de etmaalintensiteit met 2.000 motorvoertuigen zal dalen als gevolg van het in werking stellen van de doseersluis. De 2.000 motorvoertuigen worden in mindering gebracht voor het wegvak 'Nieuwe Amsterdamseweg'. Tevens worden de 2.000 motorvoertuigen in mindering gebracht voor de volgende wegvakken in de scenario's 1, 2 en 3: Piet van Wijngaertlaan, De Weert-zuid en Meerlandenweg.

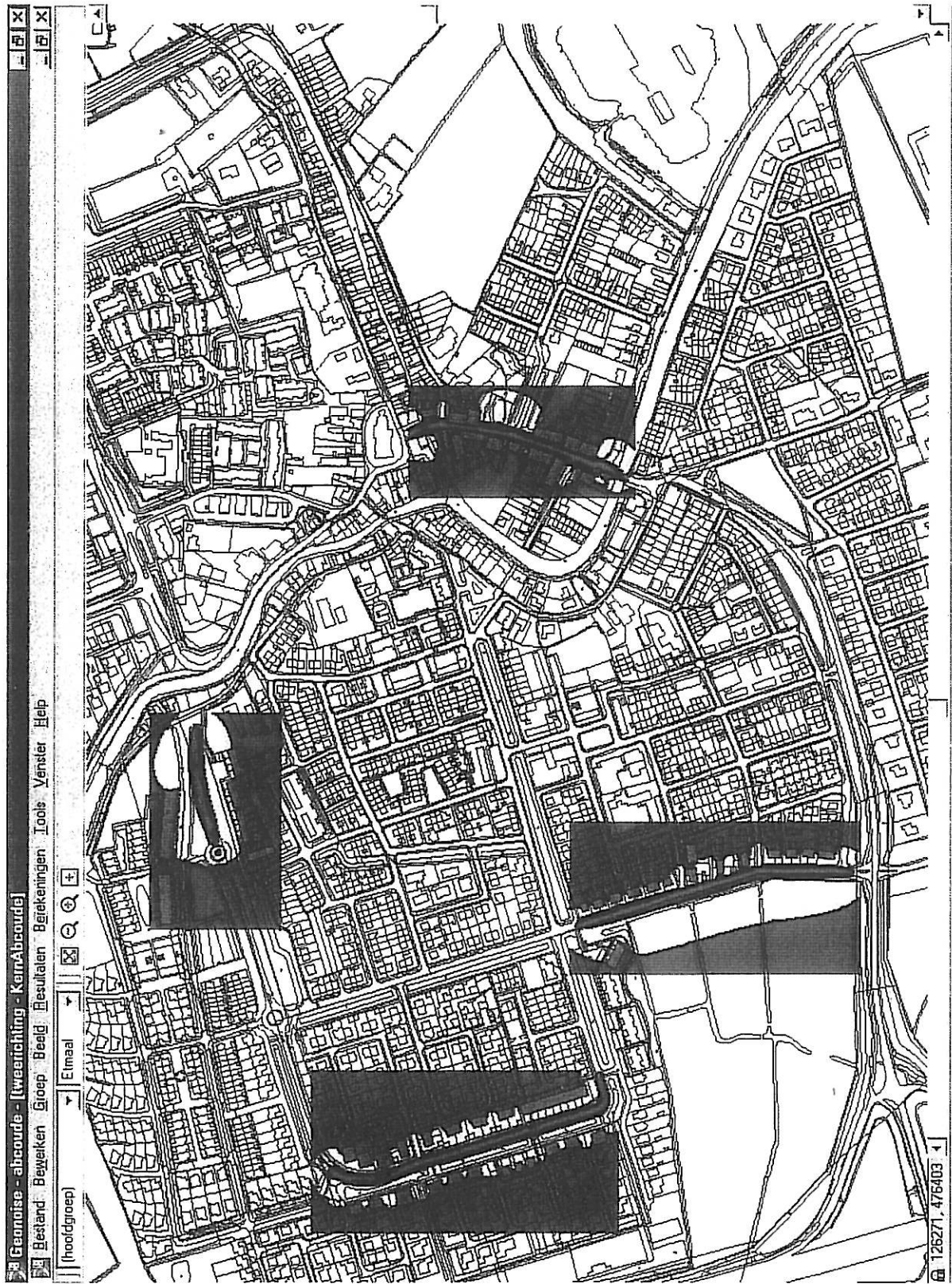


Huidige situatie

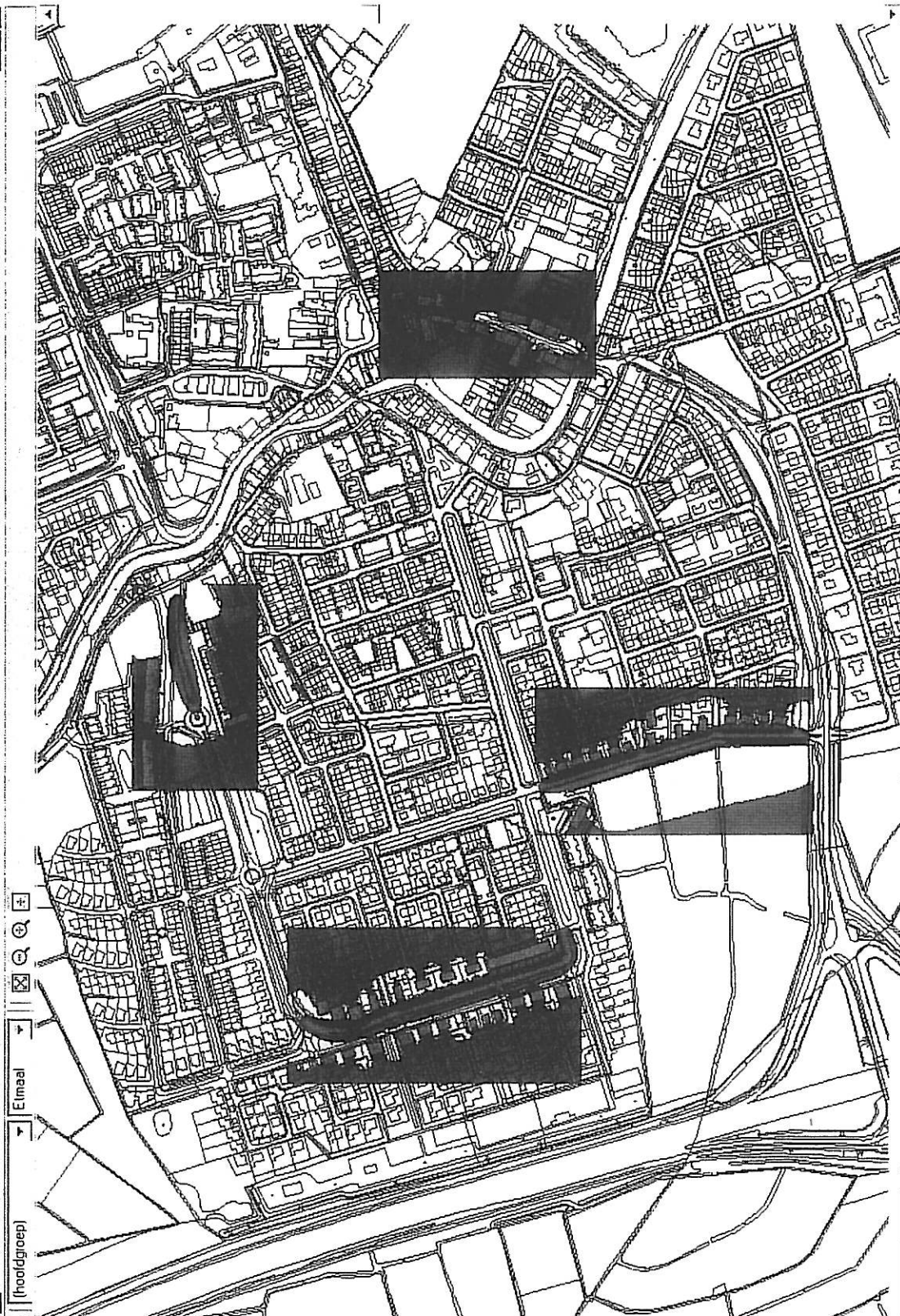
Bijlage 4: Geluidsbelastingenplots huidige situatie,
toekomstige situatie en scenario's 1, 2 en 3



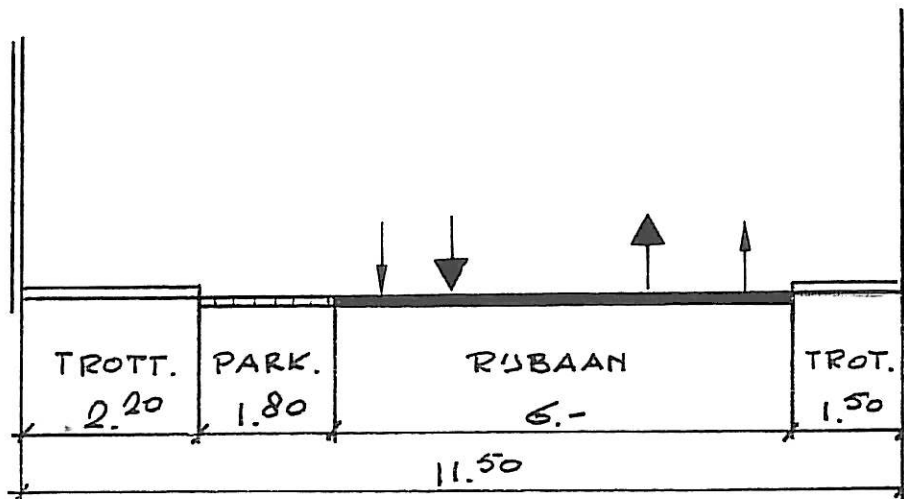




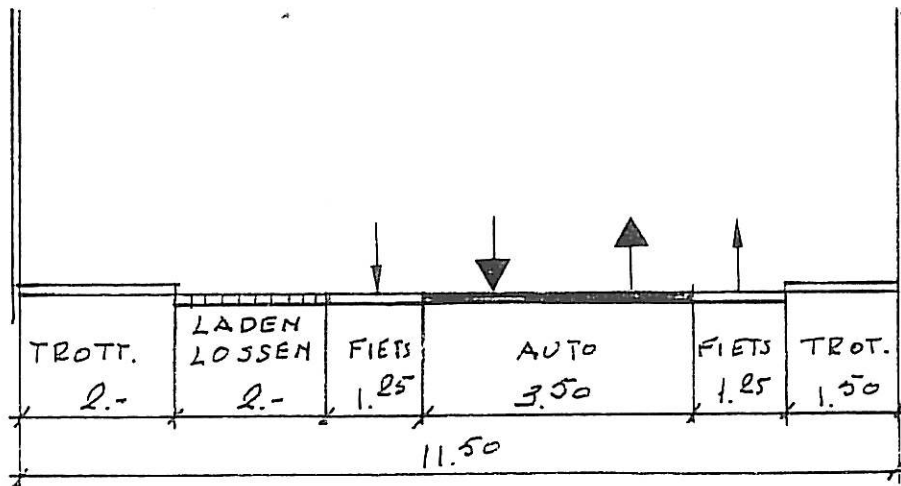
Situatie Tweerichting



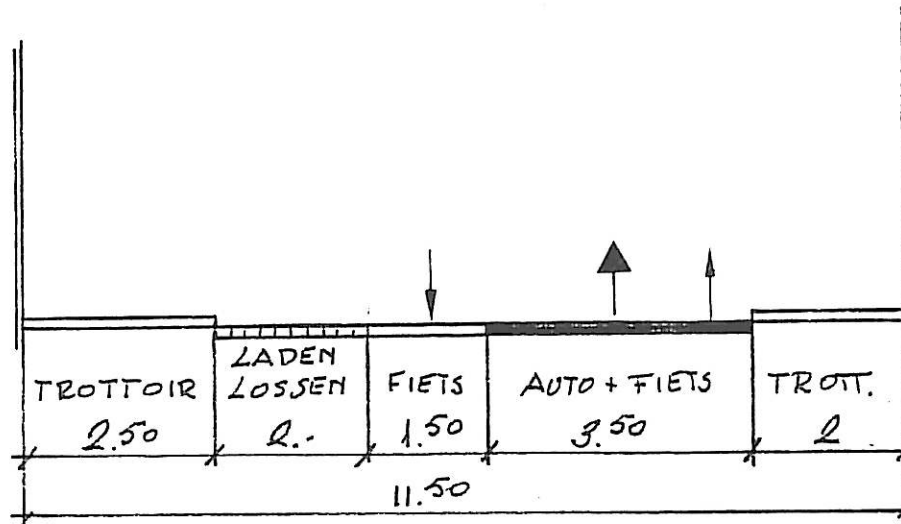
Bijlage 5: Profiel Hoogstraat ter hoogte van Molenweg



Bestaand profiel

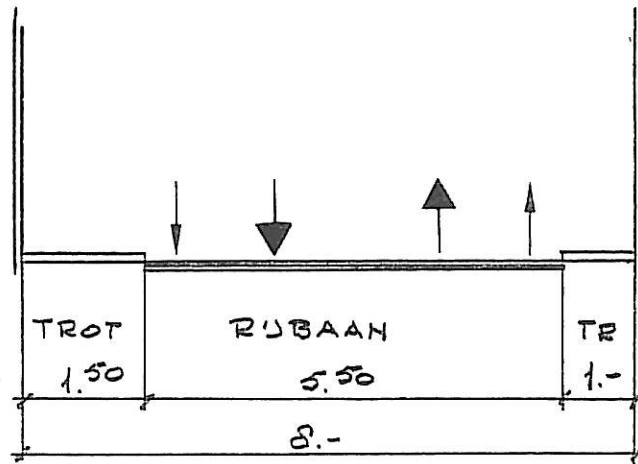


2 Richtingen met fietsstroken

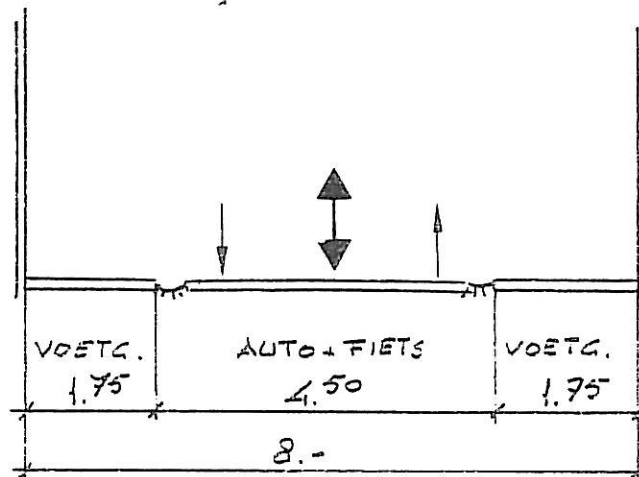


1 Richting auto 2 Richtingen fiets

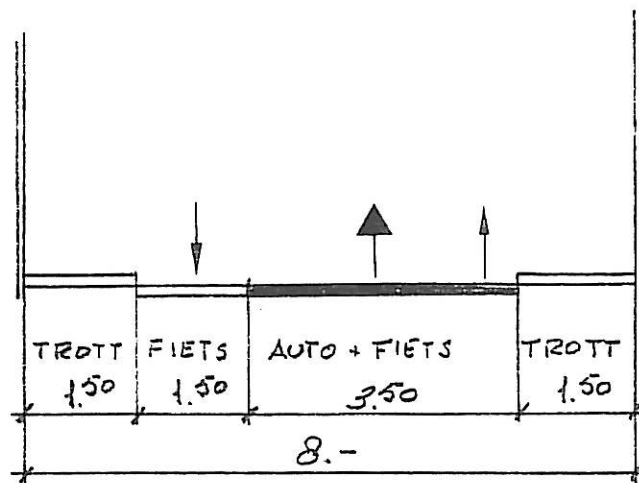
Bijlage 6: Profiel Hoogstraat tussen 't Marktveld en
Stationsweg



Bestaand profiel



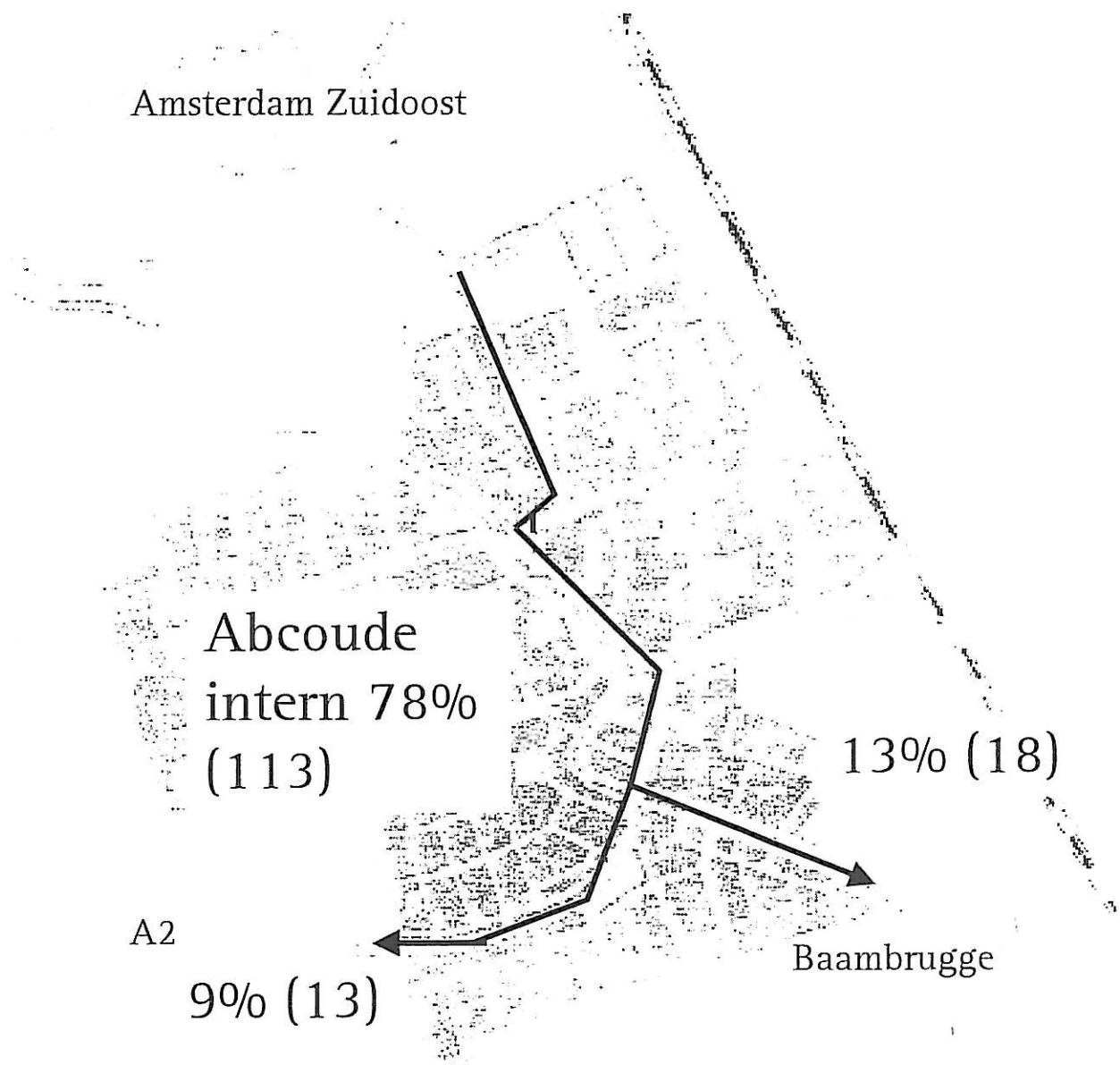
2 Richtingen versmald



1 Richting auto + 2 Richtingen fiets

Bijlage 7: Extern en doorgaand verkeer in Abcoude 8.00-
9.00 uur en 16.30-17.30 uur

Verkeer vanaf A'dam Zuidoost 8.00-9.00



Verkeer vanaf Baambrugge 8.00-9.00

Amsterdam Zuidoost

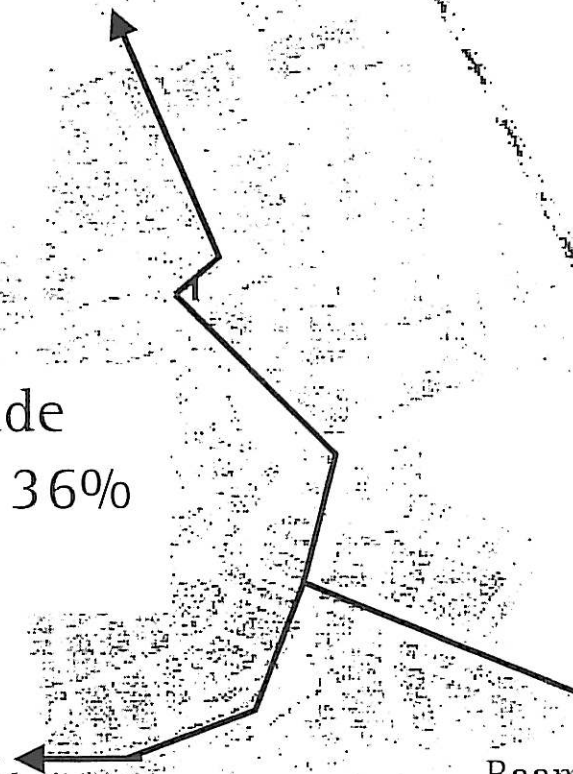
18% (51)

Abcoude
intern 36%
(102)

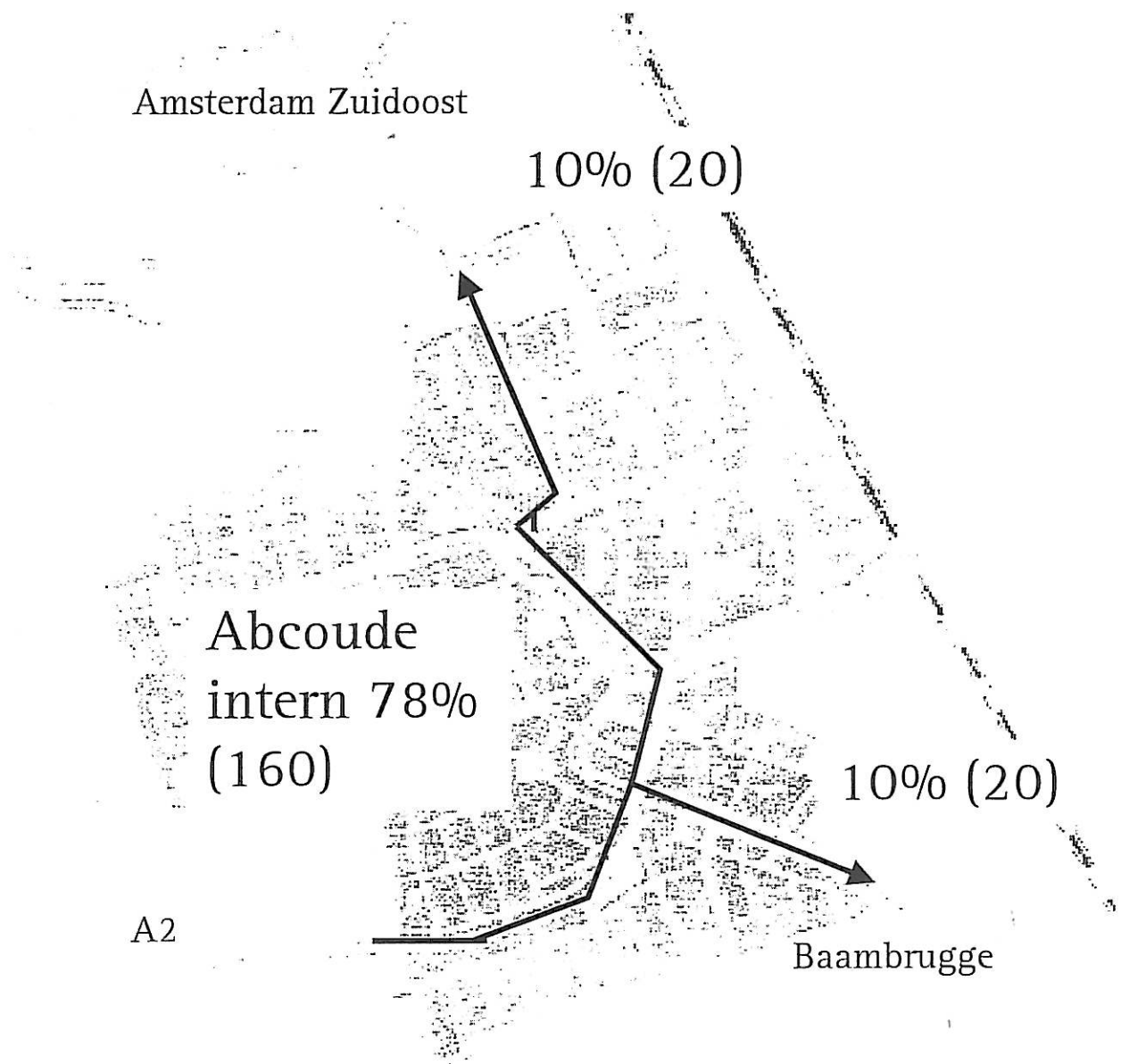
A2

46% (132)

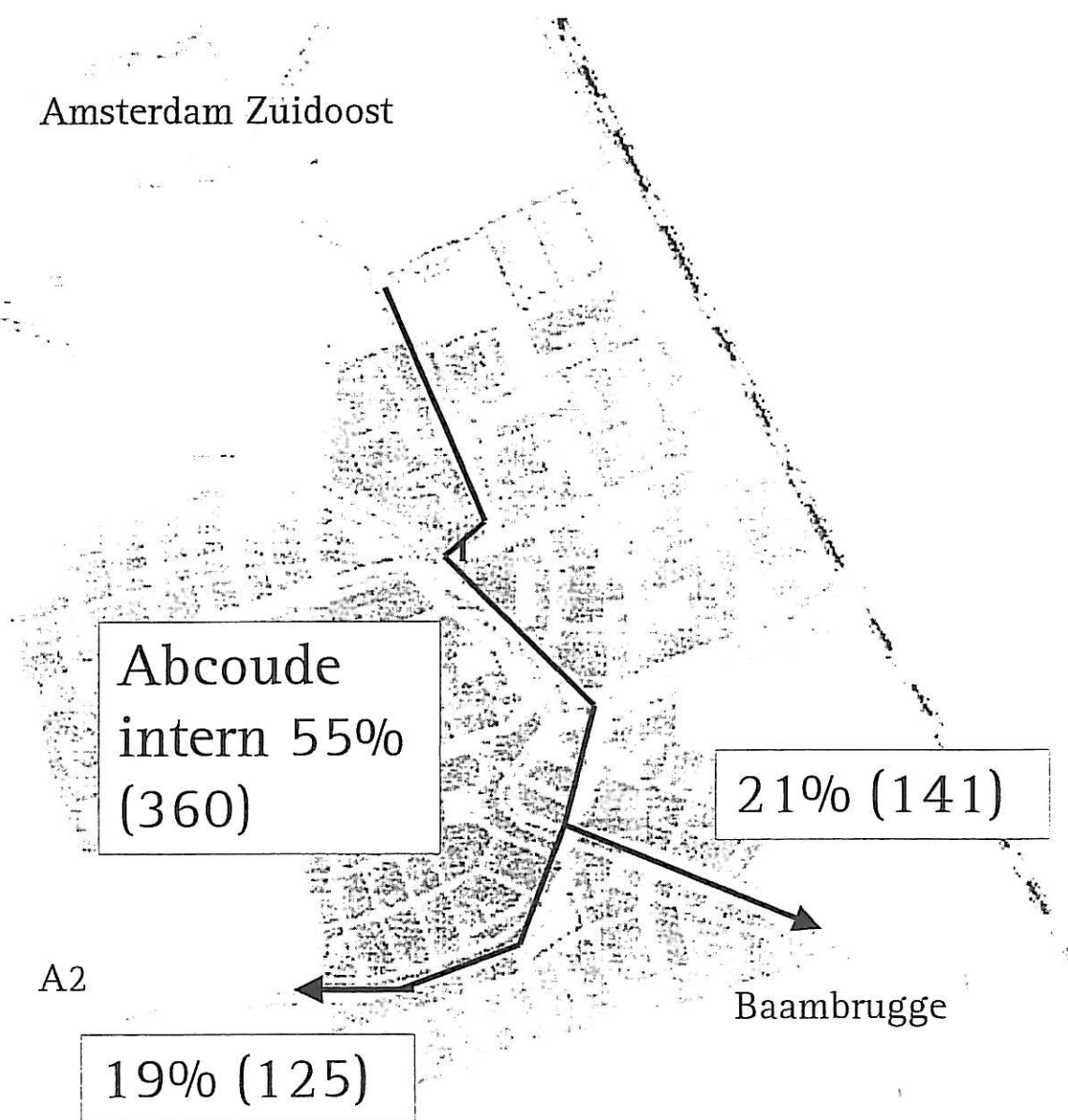
Baambrugge



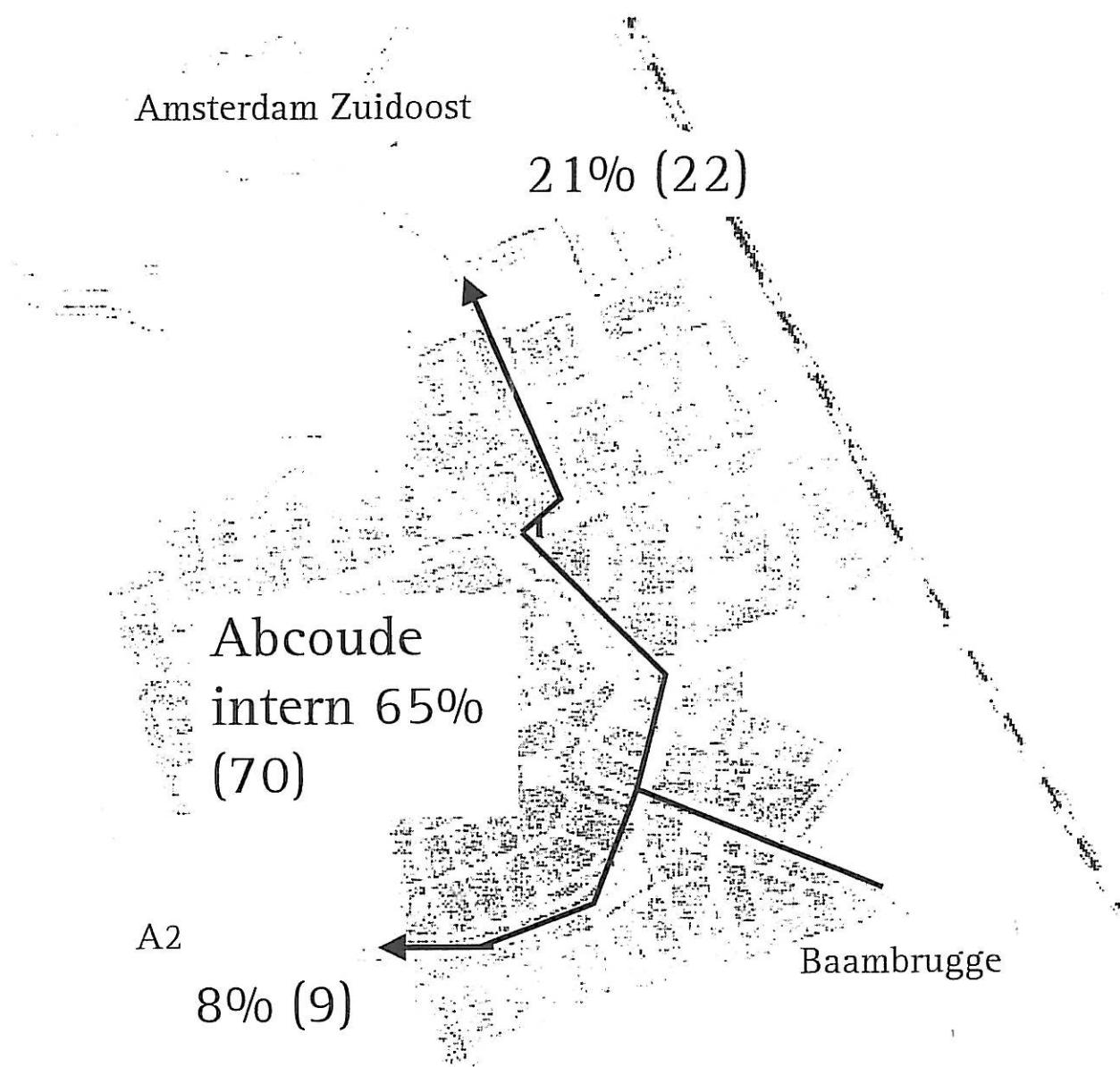
Verkeer vanaf A2 8.00-9.00



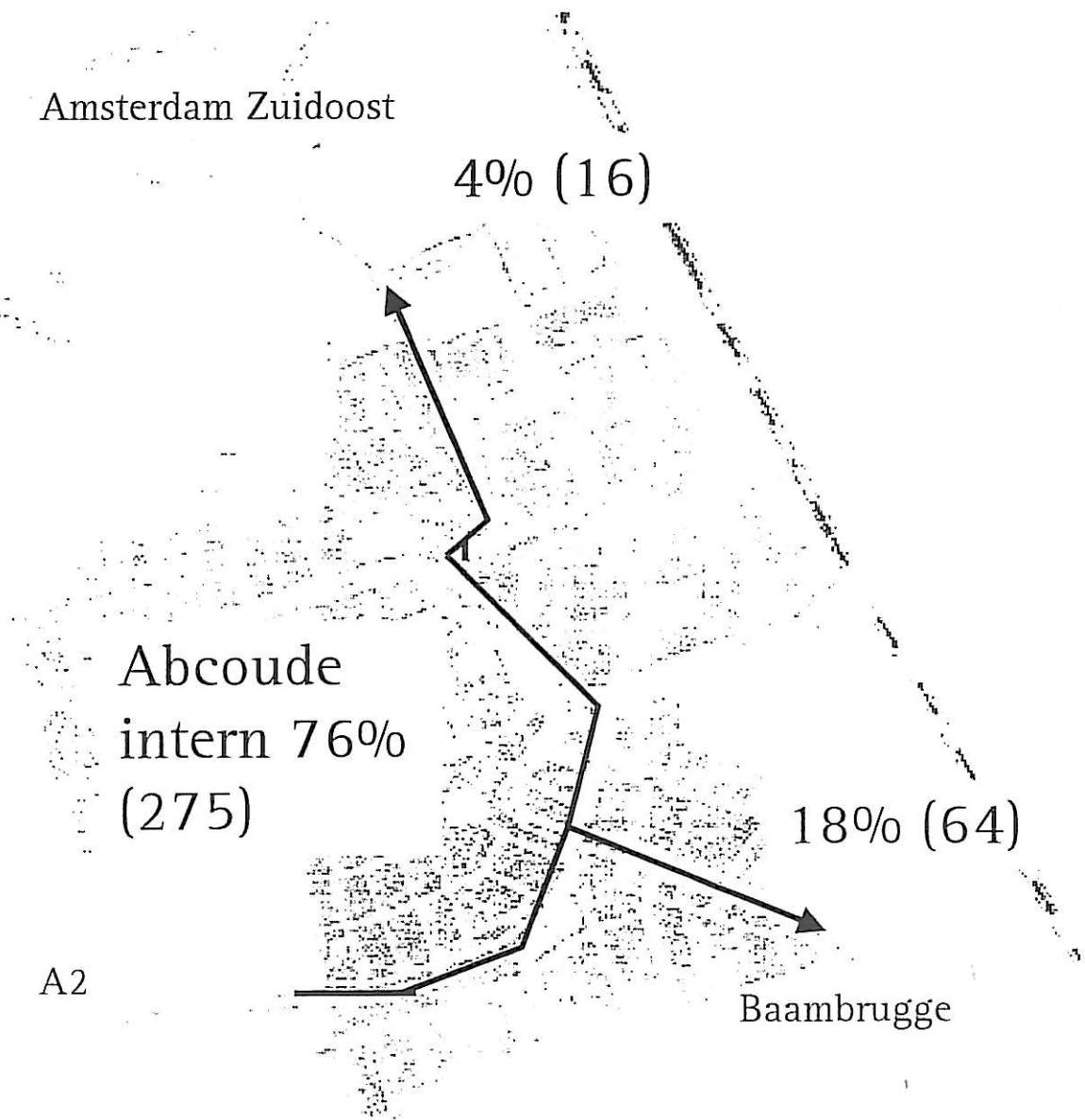
Verkeer vanaf A'dam Zuidoost 16.30-17.30



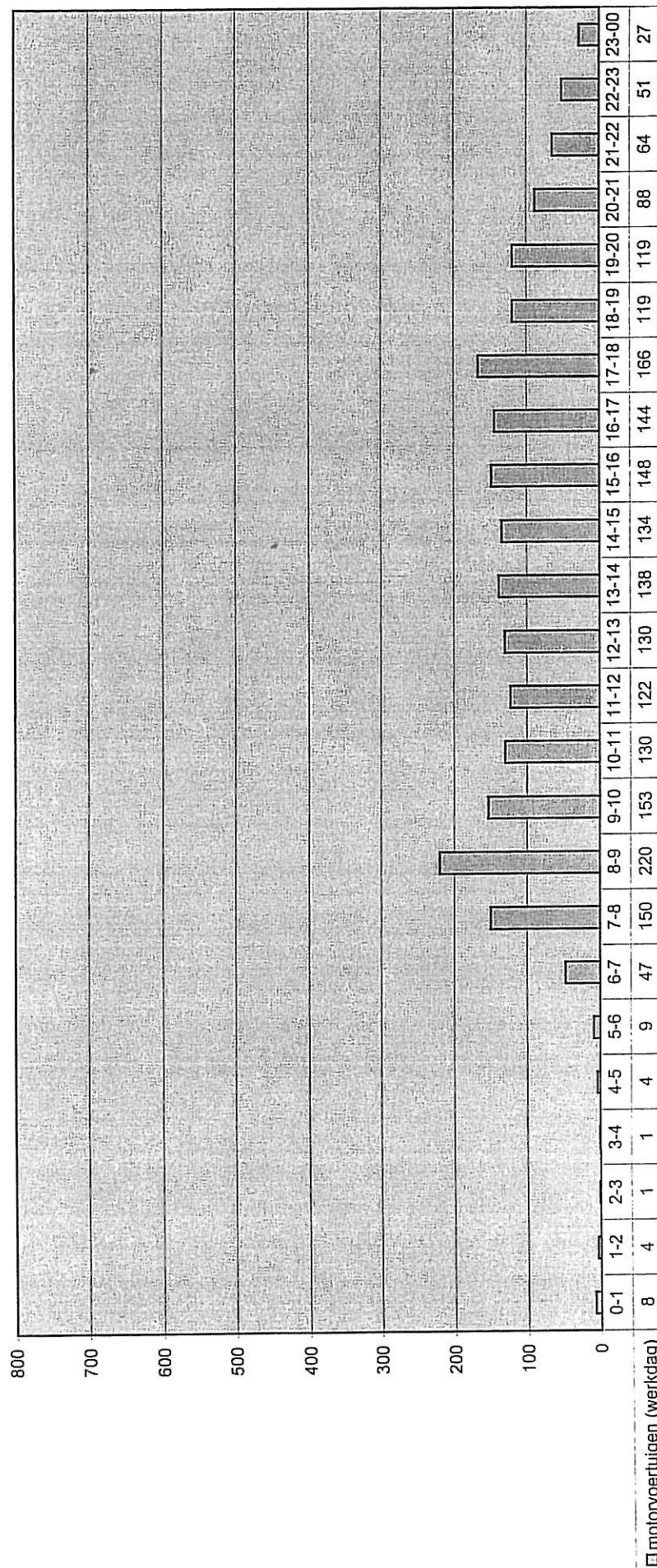
Verkeer vanaf Baambrugge 16.30-17.30



Verkeer vanaf A2 16.30-17.30

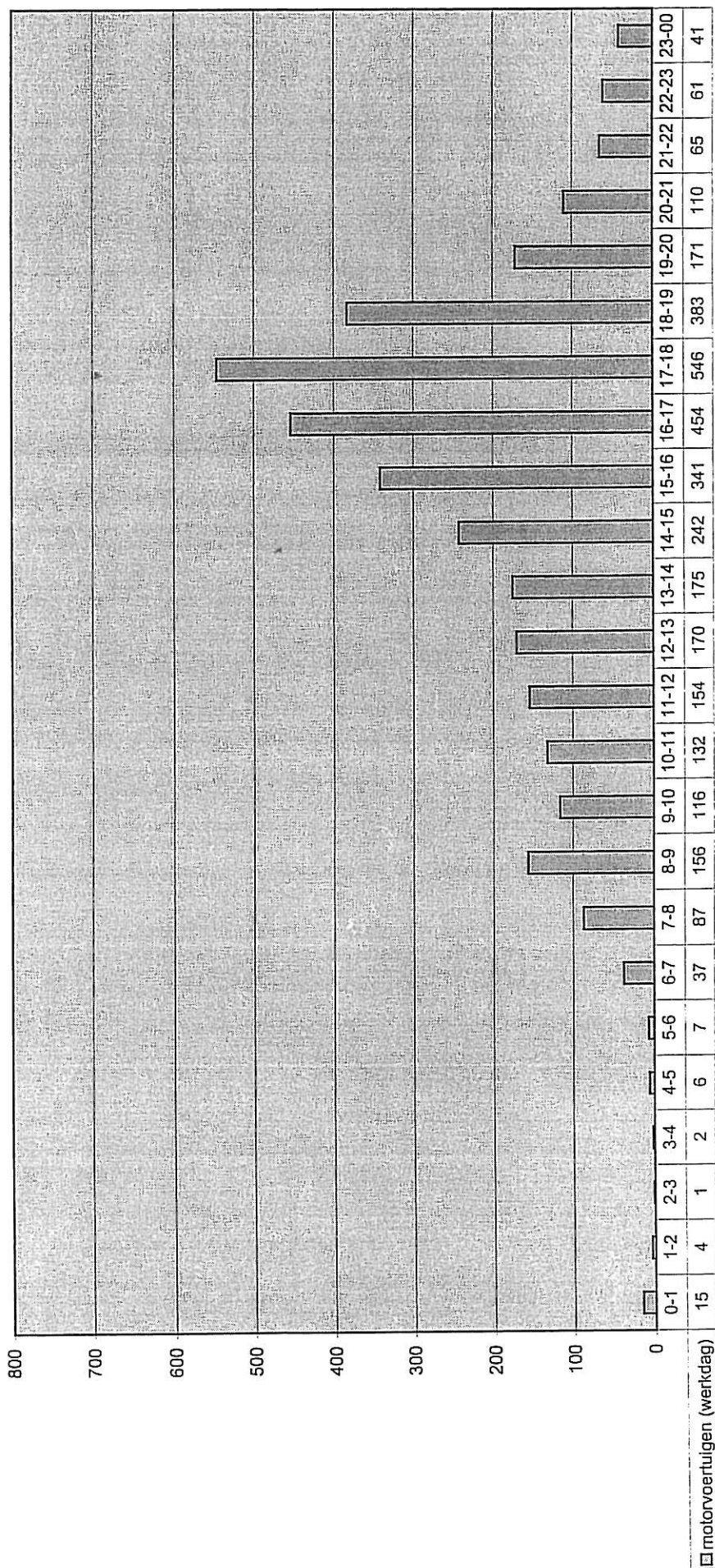


Nieuwe Amsterdamseweg (r. Hogendijk)



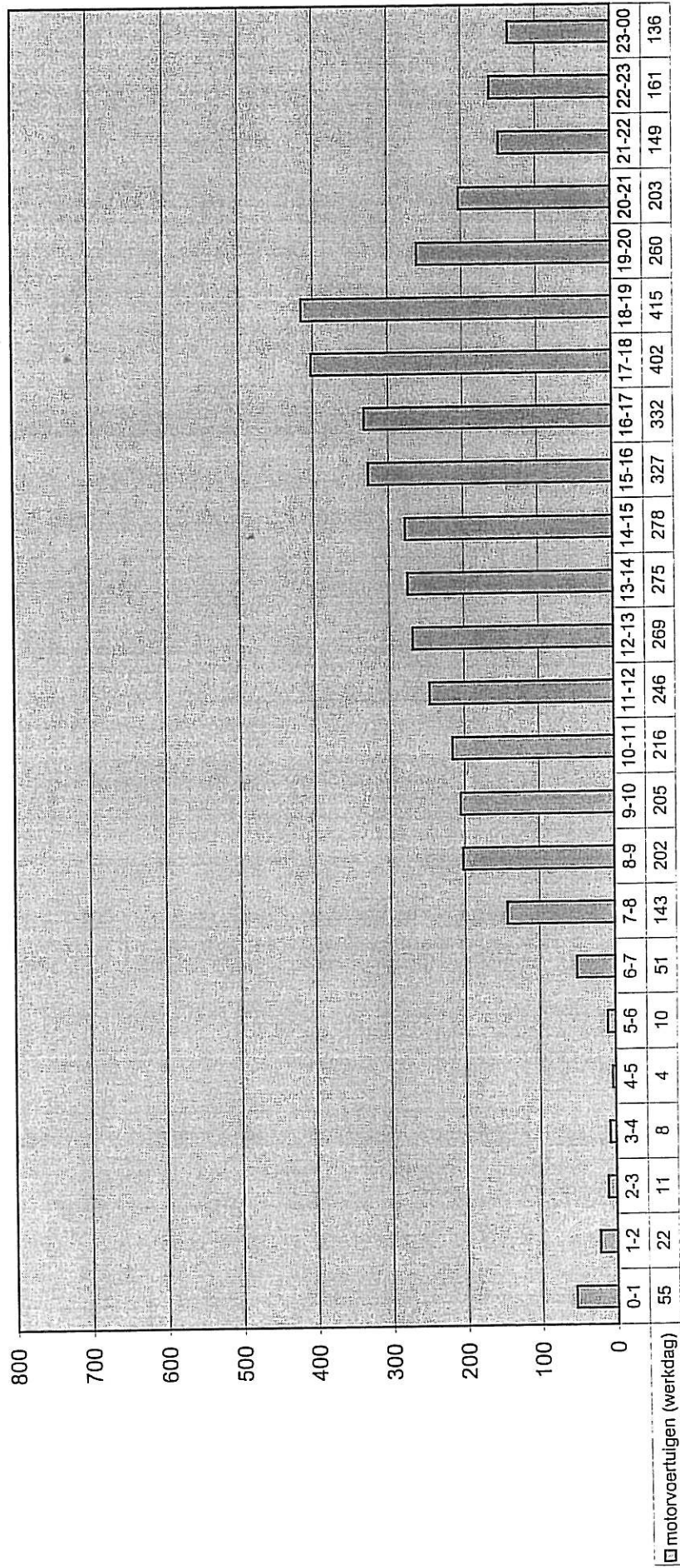
Motorvoertuigen (werkdag)

Nieuwe Amsterdamseweg (r. Holendrechtterweg)



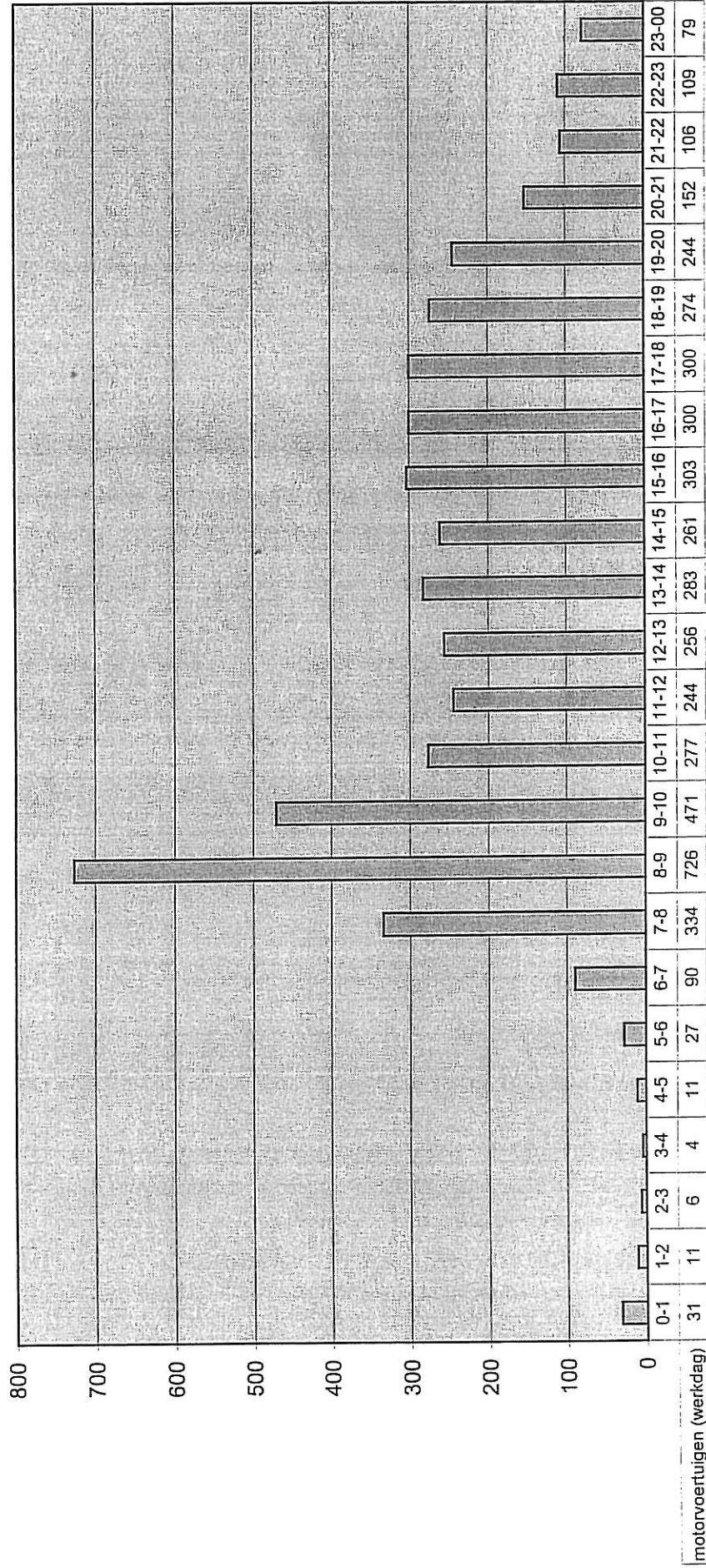
motorvoertuigen (werkdag)

Burg.des Tombesweg (r. Abcoude)



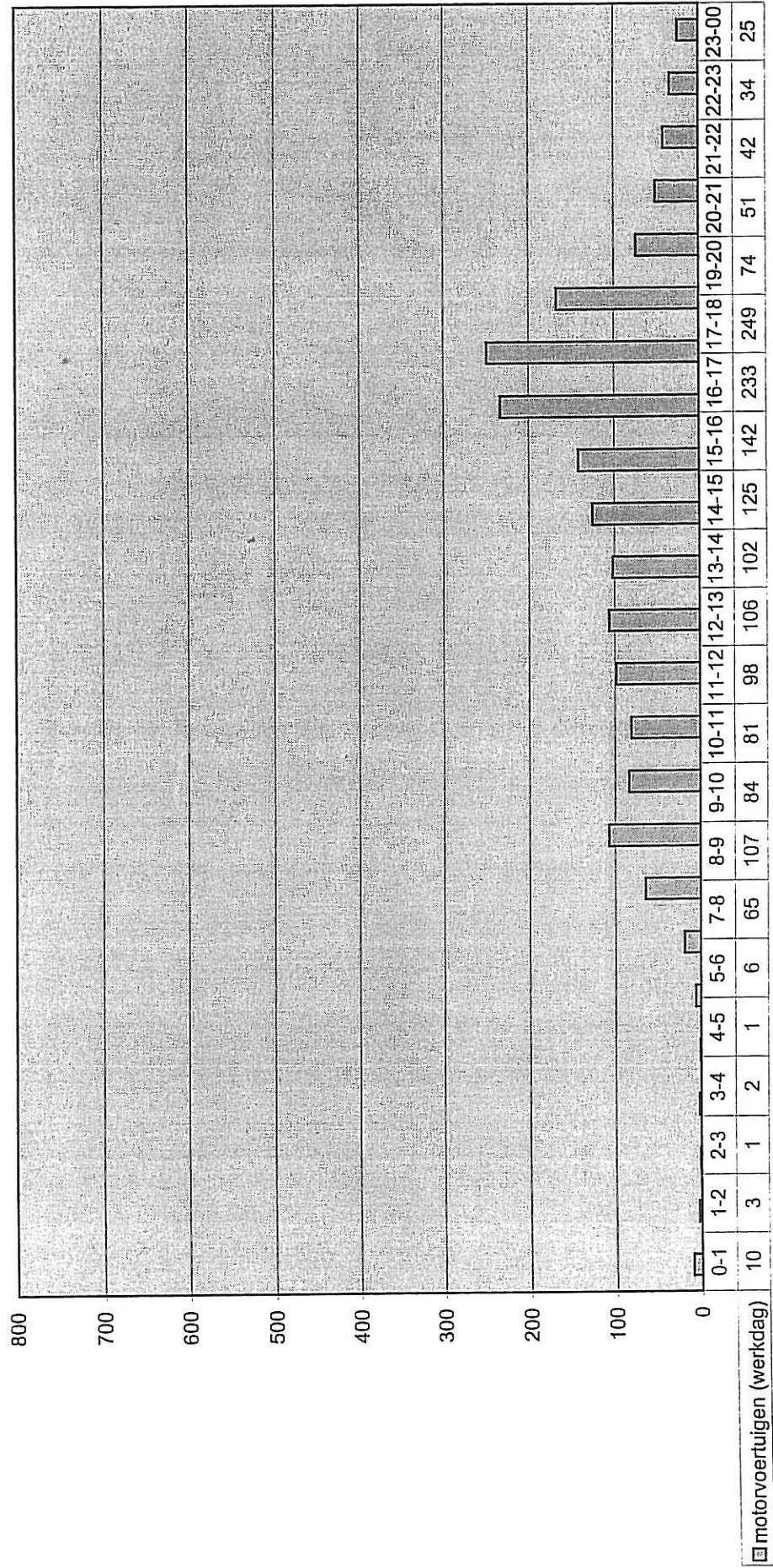
motorvoertuigen (werkdag)

Burg des Tombesweg (r. A2)



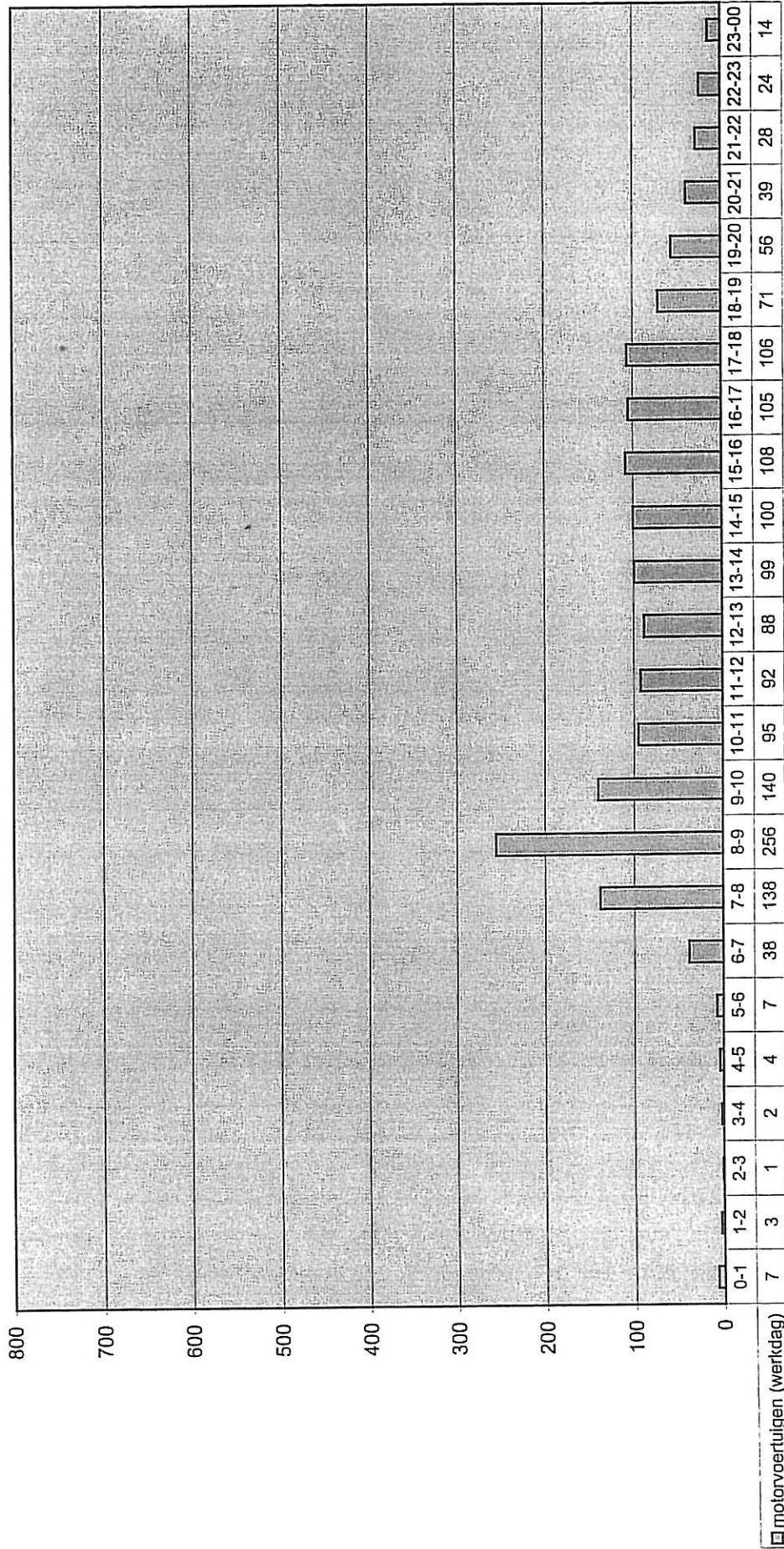
motorvoertuigen (werkdag)

Lange Coupure (richting Baambrugge)



motorvoertuigen (werkdag)

Lange Coupure (richting Molenweg)



motorvoertuigen (werkdag)

Bijlage 8: Aantal in- en uitstappers openbaar vervoer

lijn 120	Utrecht CS - Amsterdam Muiderpoort		
Abcoude	instappers	uitstappers	totaal
zwembad	13	23	36
Koningsvaren	17	19	36
Dr. Van Doornplein	43	53	96
Hoogstraat	104	117	221
J. van Gaesbeeklaan	17	16	33
Oude Dijk	1	4	5
Manege	2	2	4
totaal	197	234	431

Bijlage 9: Landsmeer-oplossing

'Landsmeer-oplossing'

De gemeente Landsmeer heeft de sluiproute van maandag tot en met vrijdag van 06.00 tot 09.00 uur gesloten verklaard voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen en handhaaft dit inrijverbod door middel van een continu toezicht door een camera met een kentekenherkenningssysteem. Als het inrijverbod genegeerd wordt, is de bestuurder in overtreding en volgt een bekeuring. Een aantal personen of bedrijven kan echter wel in aanmerking komen voor een ontheffing van het inrijverbod. Hieronder staan de voor- en nadelen van dit systeem aangegeven ten opzichte van het systeem waarvoor in dit plan is gekozen.

Voordelen:

- geen fysieke obstakels;
- belanghebbenden ondervinden geen directe hinder;
- aanvullende maatregelen voor hulpdiensten zijn niet vereist.

Nadelen:

- OM verleent geen of weinig medewerking aan dit project wegens het grote aantal schikkingen en rechtszaken (de gemeente Landsmeer geeft echter aan geen problemen te ondervinden betreffende de juridische status van de maatregel);
- het plaatsen van de noodzakelijke roodlichtcamera wordt door de officier van Justitie van het Arrondissementsparket in Utrecht niet toegestaan;
- groot draagvlak nodig: gemeente, politie en OM dienen gezamenlijk mee te willen werken;
- systeem door middel van kentekenherkenning vergt veel voorbereiding;
- alleen door middel van ontheffing te handhaven;
- aanvragen ontheffing vraagt veel energie van de aanvrager;
- prijstechnisch gezien een duur systeem (kosten voor één locatie, inclusief camera, neerzetten camera en twee computers en daarnaast nog 1/5 fte per jaar aan administratieve kosten voor 2.000 tot 3.000 ontheffingen);
- verkeersbesluit is vereist.