

Rapport

MONITORING PROEFAFSLUITING ZIENDEWEG

Gemeente Alphen aan den Rijn

COLOFON

Titel: Monitoring proefafsluiting Zierendeweg
Subtitel: Gemeente Alphen aan den Rijn

Opdrachtgever: Gemeente Alpen aan den Rijn
Jeroen Verkade

Opdrachtnemer: DTV Consultants B.V.
Nycké Heurman

Datum: 10 februari 2023

Kenmerk: 210476/NHe

Status rapport: DEFINITIEF

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel en aanpak van het onderzoek	6
1.3	Leeswijzer	7
2	0-METING: DE HUIDIGE SITUATIE	9
2.1	Algemene beschrijving huidige situatie	9
2.2	Tellingen	10
2.3	Waarnemingen	11
2.3.1	Traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat	11
2.3.2	Rotonde: N231 – N207	13
2.3.3	Kruispunt: Dorpsstraat – N231	15
3	DE PROEFAFSLUITING	18
4	1-METING	23
4.1	Tellingen	23
4.2	Meldingen en klachten	27
4.3	Waarnemingen	29
4.3.1	Traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat	29
4.3.2	Rotonde: N231 – N207	31
4.3.3	Kruispunt: Dorpsstraat – N231	32
4.4	Conclusie 1-meting	33
4.5	1 ^e evaluatiebijeenkomst	35
5	2-METING	38
5.1	Tellingen	38
5.2	Meldingen en klachten	41
5.3	Waarnemingen	43
5.3.1	Traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat	43
5.3.2	Rotonde: N231 – N207	44

5.3.3	Kruispunt: Dorpsstraat – N231	45
5.4	Conclusie 2-meting	45
5.5	2 ^e evaluatiebijeenkomst	46
5.6	Ongevallen	47
5.7	Onderhoud aan wegen	49
5.8	Slotconclusie	50
BIJLAGE 1, TELLOCATIES EN SAMENVATTING VERKEERSONDERZOEK		52
BIJLAGE 2, TELLINGEN 0-METING		60
BIJLAGE 3, LOCATIE BEBORDING VOORAANKONDIGING AFSLUITING ZIENDEWEG		63
BIJLAGE 4, TELLINGEN 1-METING		64
BIJLAGE 5A, KLACHT EYMBERT EN REACTIE		67
BIJLAGE 5B, AANVULLINGEN EYMBERT OP EERSTE CONCEPTRAPPORTAGE EN REACTIE		69
BIJLAGE 6, BEZWAARSCHIFTEN EN HET VERWEER		76
BIJLAGE 7, SAMENVATTING 1^E EVALUATIEBIJEENKOMST		81
BIJLAGE 8, TELLINGEN 2-METING		82
BIJLAGE 9, SAMENVATTING 2^E EVALUATIEBIJEENKOMST		85
BIJLAGE 10, VERGELIJKING FIETSTELLINGEN ZIENDEWEG.		90

INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De Zierendeweg ligt in de gemeente Alphen aan den Rijn en vormt een verbinding tussen de kernen Zwammerdam, Zuideinde en Nieuwkoop. Het is een smalle en landelijke weg van 3,5 kilometer lang en de breedte varieert tussen de 3,00 en 3,50 meter (afbeelding 1). Deze weg is een belangrijke verbinding voor fietsers, het is de meest voor de hand liggende fietsverbinding tussen Zwammerdam en Nieuwkoop. Daarnaast is de weg onderdeel van een recreatieve route en van een fietsknooppuntenroute¹.



Afbeelding 1: Zierendeweg (bron: gemeente Alphen aan den Rijn)

De Zierendeweg wordt naast fietsverkeer veelvuldig gebruikt door autoverkeer. Er reden in 2019 op werkdagen ca. 1.770 tot 1.800 motorvoertuigen per etmaal over de weg. In maart 2022, tijdens de monitoring voor de proefafsluiting, zijn dat gemiddeld ca. 1.250 motorvoertuigen/etmaal. Veel fietsers hebben een hoog subjectief onveiligheidsgevoel en de combinatie met het hoge aantal motorvoertuigen dat de fietsers passeert maakt het fietsen oncomfortabel. Voor gemotoriseerd verkeer zijn er passeerplaatsen aangebracht, maar fietsers en motorvoertuigen passeren elkaar vaak op de smalle delen van de Zierendeweg.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft besloten een proefafsluiting voor gemotoriseerd verkeer te realiseren op de Zierendeweg, na overleg met de gemeente Nieuwkoop en de provincie Zuid-Holland. De gemeente Alphen aan den Rijn wil met deze afsluiting de Zierendeweg voor fietsverkeer prettiger en veiliger maken. Het gemotoriseerd verkeer dat met de afsluiting geweerd wordt van de Zierendeweg, moet gebruikmaken van andere wegen. De proefafsluiting wordt ingesteld voor een periode van 9 maanden (8 april 2022 t/m 7 januari 2023). DTV Consultants is gevraagd om de afsluiting gedurende een periode van 8 maanden te monitoren (7 maart t/m 13 november 2022). In dit rapport staan de uitkomsten van het monitoringsonderzoek.

¹ Waterlinieroute, onderdeel van TOProutenwerk (toproutenwerk.nl)

1.2 DOEL EN AANPAK VAN HET ONDERZOEK

Met behulp van het monitoringsonderzoek is bekeken van welke alternatieve routes in de omgeving het geweerde gemotoriseerde verkeer gebruik maakt. Eén van de belangrijkste aandachtspunten hierbij is het eventueel ontstaan van andere veiligheidsproblemen.

Het onderzoek is opgezet in 3 evaluatiemomenten, waarvan er inmiddels 2 zijn uitgevoerd. Ten eerste is er een 0-meting uitgevoerd, deze dient als vertrekpunt voor de andere metingen. De resultaten van de 1 meting zijn afgezet tegen de resultaten van de 0-meting. Op deze manier is het mogelijk om inzichtelijk te maken wat de proefafsluiting op de Zieldeweg doet met de verkeersdrukke op omliggende wegen. De metingen hebben plaatsgevonden op de volgende data:

- 0-meting: 7 maart tot 7 april 2022
- 1-meting: 8 april tot 8 juli 2022
- 2-meting: 5 september tot 13 november 2022

Er zijn diverse onderdelen die een beeld geven over de verkeerssituatie rondom de Zieldeweg. Om een zo volledig mogelijke monitoring uit te voeren, worden in het onderzoek in ieder geval de volgende gegevens gebruikt:

- **Tellingen;** op in totaal 18 locaties op en rondom de Zieldeweg zijn tellingen uitgevoerd. Deze tellingen geven een duidelijk beeld van hoeveel verkeer er voor- en na de proefafsluiting op de verschillende wegen rijdt.
- **Meldingen van omwonenden²;** bewoners van belangrijke wegen hebben de mogelijkheid gekregen om een melding te maken via Mappinion³ of eventueel via voicemail. De binnengekomen meldingen zijn per meetperiode opgenomen in de rapportage.
- **Verkeerveiligheidswaarnemingen;** op diverse momenten in het onderzoek hebben waarnemingen plaatsgevonden. Tijdens deze waarnemingen is gelet op gedrag van weggebruikers; gedragen weggebruikers zich anders? Is het drukker en hoe anticiperen weggebruikers daarop? Hoe verkeersveilig is de menging van fietsers en gemotoriseerd verkeer? Enzovoort.

Door deze onderdelen te combineren is er een analyse uitgevoerd om te bepalen in hoeverre de proefafsluiting succesvol is. De resultaten en analyse zijn verwerkt tot een rapportage en worden met omwonenden en belanghebbenden besproken tijdens een evaluatiemoment.

² Omwonenden: In het geval van dit onderzoek betreft het omwonenden die door de maatregel naar verwachting verkeershinder voor hun woning of in hun straat zouden kunnen ondervinden

³ Mappinion is een online enquêtetool. Voor meer informatie zie <https://dtvconsultants.nl/producten-en-diensten/mappinion/>

1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie beschreven; de situatie vóór de afsluiting van de Zieldeweg. Hierin zijn de tellingen van de nulmeting verwerkt en de eerste waarnemingen meegenomen. Dit is het vertrekpunt voor de andere metingen.

In hoofdstuk 3 wordt informatie gegeven over de proefafsluiting.

In hoofdstuk 4 wordt de verkeerssituatie van de 1-meting beschreven en beoordeeld. Dit wordt wederom gedaan aan de hand van de tellingen en waarnemingen. In de 1-meting worden de meldingen van omwonenden ook meegenomen, dit geeft weer wat de reacties en ervaringen zijn uit de omgeving. Vervolgens worden conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan over het eventueel voortzetten van de proefafsluiting met potentiële maatregelen voor optimalisering van de proefafsluiting.

Hoofdstuk 5 beschrijft en beoordeelt de 2-meting op dezelfde wijze als het vorige hoofdstuk. In hoofdstuk 5 volgt na de tweede tussentijdse evaluatie een eindconclusie met een algemene beoordeling van de situatie over de gehele onderzoeksperiode en volgen er aanbevelingen over het eventueel instant houden van de proefafsluiting.

0-METING: DE HUIDIGE SITUATIE

2 0-METING: DE HUIDIGE SITUATIE

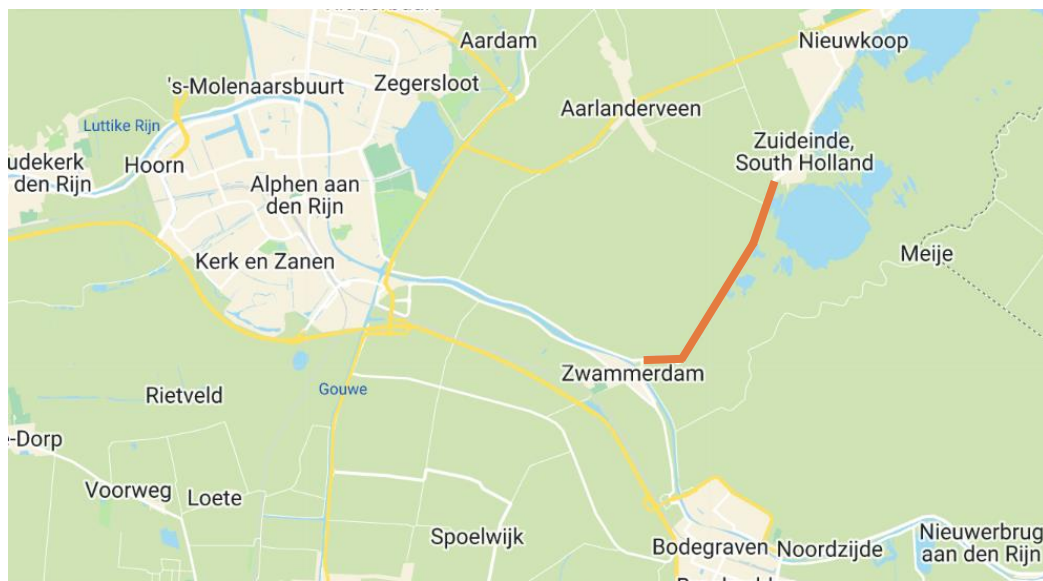
2.1 ALGEMENE BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

Voorafgaand aan de afsluiting is een 0-meting gehouden in de periode 7 maart 2022 tot 7 april 2022. De Zierendeweg is aansluitend op 8 april 2022 afgesloten.

De Zierendeweg is een smalle dijkweg van 3,00 – 3,50 meter breed en ligt geheel buiten de bebouwde kom. Het is een fietsverbinding tussen Zwammerdam en Nieuwkoop, maar wordt ook veelvuldig door autoverkeer gebruikt. De maximum toegestane snelheid op de Zierendeweg is 60km/h, met uitzondering van de ecologische zone, ter hoogte hiervan geldt namelijk een snelheidslimiet van 30km/h. De weg is omringd door water en op de rijbaan zijn regelmatig passeerhavens geplaatst (zie afbeelding 2). Het is voor gemotoriseerd verkeer niet mogelijk om elkaar buiten de passeerhavens te passeren. In afbeelding 3 is de Zierendeweg (gemarkeerd in oranje) weergegeven in het omliggende wegennetwerk.



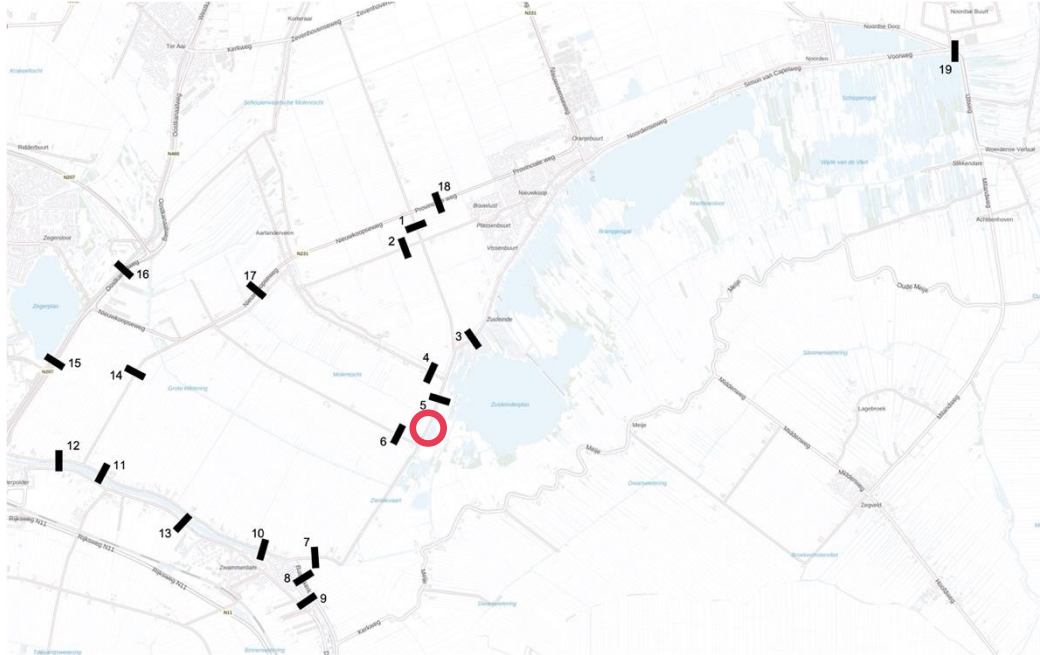
Afbeelding 2: Passeerhavens Zierendeweg



Afbeelding 3: Het netwerk rondom de Zierendeweg, waarbij de Zierendeweg in oranje is gemarkeerd.

2.2 TELLINGEN

Om het aantal voertuigen dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Zierendeweg en de omliggende wegen inzichtelijk te maken, zijn er diverse tellingen uitgevoerd. Tijdens de 0-meting (van 07 maart 2022 tot 07 april 2022) zijn er op achttien locaties tellingen uitgevoerd. De tellocaties zijn weergegeven in afbeelding 4. De rode cirkel geeft de plek van de afsluiting weer. Tijdens de monitoring zijn gegevens van een vast telpunt toegevoegd, te weten telpunt 19, locatie N463/Uitweg ten oosten van Nieuwkoop.



Afbeelding 4: Tellocaties, de afsluiting in rood gemarkeerd (in bijlage 1 groter afgebeeld)

In bijlage 2 staat een overzichtelijke tabel per locatie met de volgende gegevens van de 0-meting:

- Werkdagintensiteit auto
- V85⁴ (waar beschikbaar)
- Het drukste uur
- Drukste uur intensiteiten
- Werkdagintensiteit fiets (waar beschikbaar)

De tellingen uit de 0-meting bestaan uit twee metingen van ca. twee weken. Het is opvallend dat er in de 0-meting een relatief groot verschil zit tussen het eerste en het tweede meetmoment. Tijdens deze periode zijn er geen feestdagen en/of vakanties geweest die mogelijk invloed hebben uitgeoefend op de tellingen. Ten tijde van de maatregelen golden er nog enkele COVID19 maatregelen. Op 15 maart heeft het kabinet besloten dat vanaf 23 maart

⁴ V85 is een verkeerskundige term om uit te drukken hoe hard er gereden wordt. De V85 betekent dat 85% van de motorvoertuigen niet harder rijdt dan deze snelheid, 15% van de motorvoertuigen overschrijdt deze snelheid.

het thuiswerkadvis, testen voor toegang (1G) en de verplichting om een mondkapje in het openbaar vervoer te dragen te laten vervallen⁵. Mogelijk zit er een verband tussen het aantal voertuigen en de geldende COVID19 maatregelen.

Er reden in de tweede meting (21 maart 2022 tot 7 april 2022) gezamenlijk ca. 3.300 motorvoertuigen meer over de wegen dan in de eerste meting. Op de Zierendeweg zijn de aantallen ongeveer gelijk gebleven, de stijging ligt voornamelijk op de provinciale wegen en de Steekterweg.

2.3 WAARNEMINGEN

Om de verkeersveiligheid in kaart te brengen, zijn diverse waarnemingen op meerdere belangrijke locaties uitgevoerd tijdens de ochtend- en avondspits. Deze locaties zijn:

- Het traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat
- Ronde: N231 – N207
- Kruispunt: Dorpsstraat – N231

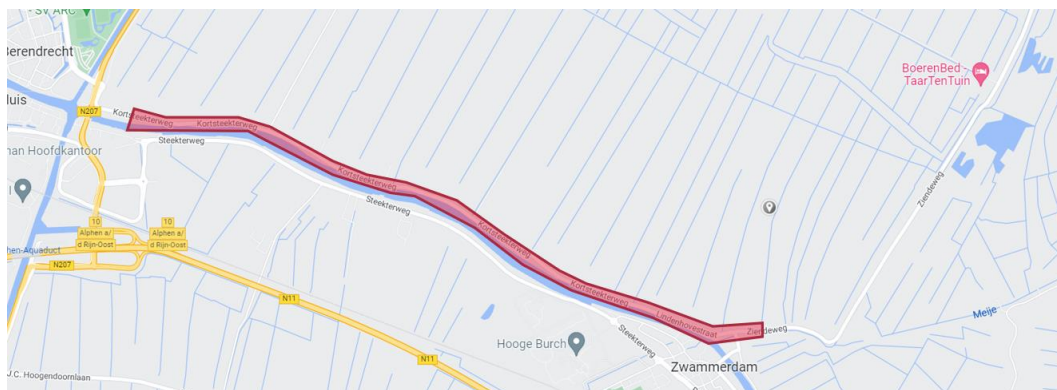
Buiten deze drie hoofdlocaties wordt op andere locaties waargenomen als uit verdere analyse blijkt dat dat gewenst is.

De waarnemingen op bovengenoemde locaties hebben plaatsgevonden op de volgende momenten:

- 21 maart 2022, 07.30 – 09.00uur
- 21 maart 2022, 15.30 – 17.00uur
- 29 maart 2022, 07.30 – 09.00uur
- 29 maart 2022, 15.30 – 17.00uur

In de volgende paragraaf wordt van de belangrijke locaties een algemeen beeld gegeven van de 0-meting.

2.3.1 Traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat



Afbeelding 5: Traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2022/03/15/verdere-versoepelingen-coronamaatregelen>

Het tracé weergegeven op afbeelding 5 bestaat uit de Kortsteekterweg en de Lindenhovestraat. De maximumsnelheid op dit tracé verschilt tussen 30 en 60km/h (resp. binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom). Deze snelheid wisselt op het gehele traject vier keer. De snelheidswijzigingen zijn niet tot nauwelijks zichtbaar in de weginrichting, waardoor het voor weggebruikers onduidelijk is wat de maximumsnelheid is. Zonder verandering in de weginrichting is het lastig om een lagere snelheid af te dwingen. Er is enkel met bebording aangegeven dat de maximumsnelheid verandert.

Daarnaast liggen op een aantal plekken snelheidsremmers, zoals wegversmallingen en drempels. Bij meerdere versmallingen op het 30km/h-gedeelte is het niet mogelijk om tegelijk met een fietser en auto door de versmalling te rijden. Zodra gemotoriseerd verkeer het fietsverkeer op deze krappe locaties passeert, is er een risico op verdrukking van fietsverkeer. Fietsers hebben op deze locaties geen uitwijkmogelijkheden. Tijdens de 0-meting is dit een enkele keer bij het inhalen van fietsers geconstateerd, op deze momenten zorgde dit niet voor verdrukking van fietsverkeer.

De breedte van het tracé verschilt op meerdere plekken tussen een maatvoering van ca. 4,0 tot 6,0 meter. Op de smallere weggedeelten zijn meerdere uitwijkstroken aanwezig, die veelvuldig gebruikt worden. Dit is onder andere te zien aan de kwaliteit van de uitwijkstroken, waarbij op diverse punten schade zichtbaar is. Er zijn ook smalle weggedeelten waarbij geen uitwijkstrook aanwezig is of waar gevels grenzen aan de rijbaan. Hier komt het af en toe voor dat tegenliggers moeten wachten om elkaar te kunnen passeren, waarbij uitwijken richting de berm noodzakelijk is. Tijdens de waarneming is niet geconstateerd dat dit wachtrijvorming of gevaarlijke situaties veroorzaakt. Er zijn geen problemen in de doorstroming waargenomen. Op afbeeldingen 6a en 6b zijn twee smalle weggedeelten op de Kortsteekterweg weergegeven.



Afbeelding 6a en 6b: Smalle weggedeelten Kortsteekterweg

Tijdens de waarnemingen is diverse keren geconstateerd dat voertuigen elkaar passeren en nauwelijks snelheid verminderen. Echter komt het ook diverse keren voor dat voertuigen bij het passeren van tegenliggers juist snelheid minderen en elkaar de ruimte geven. Dit staat meestal in verband met de breedte van de weg, op smallere locaties wordt vaker afgeremd voor tegenliggers. Daarnaast werden de uitwijkstroken soms als parkeerplaats gebruikt, waarbij enkele auto's zelfs deel op de rijbaan staan geparkeerd. Dit zorgt ervoor dat er minder veilige passeermogelijkheden aanwezig zijn op de weg. De uitwijkstroken hebben een breedte van ca. 1,00 meter, exclusief een molgoot van 0,50 meter.

Over het algemeen is er weinig verkeer aanwezig op het tracé, waardoor bij wegversmallingen en tegenliggend verkeer geen stagnatie ontstaat. Tijdens de eerste waarneming rijdt in de avondspits meer verkeer dan in de ochtendspits, met name tussen 16:30 – 17:00 uur. In de

avondspits rijdt het merendeel van het gemotoriseerde verkeer hard door bij de wegversmallingen, met als gevolg dat tegenliggers af en toe hard moeten remmen. Tijdens de tweede waarneming is het juist rustiger in de avondspits.

Het gemotoriseerd verkeer bestaat bij beide waarnemingen met name uit personenauto's en bedrijfsbusjes. Dit verkeer rijdt zowel tijdens de ochtend- als avondspits met een gemiddeld hogere snelheid dan is toegestaan op de 30km/h-wegvakken. Dit is tijdens de waarnemingen geconstateerd aan de hand van de aanwezige snelheidsdisplays.

Het aantal fietsers ligt over het algemeen relatief laag, maar zowel tijdens de ochtend- als avondspits rijdt er meer fietsverkeer dan gemotoriseerd verkeer op het tracé. Het lijkt hierbij met name te gaan om forenzen (op e-bikes) en scholieren tijdens de ochtendspits en forenzen en recreatief fietsverkeer in de avondspits. Bij de eerste waarneming is het in de avondspits aanzienlijk drukker met fietsers dan tijdens de ochtendspits. Bij de tweede waarneming is het juist rustiger in de avondspits. Ten slotte zijn enkele voetgangers waargenomen op het tracé.

2.3.2 Rotonde: N231 – N207



Afbeelding 7: Rotonde N231 - N207

De rotonde Nieuwkoopseweg (N231) – Oostkanaalweg (N207) ligt buiten de bebouwde kom en kent een snelheidslimiet van 80km/h. De rotonde bestaat uit drie armen en is uitgevoerd als turborotonde⁶. De armen noord en zuid (N207) hebben twee voorsorteerijstroken voor de toegang op de turborotonde. De arm N231 heeft maar één rijstrook om de rotonde op te

⁶ Turborotonde: een speciaal vormgegeven rotonde met twee rijstroken, weggebruikers dient voor het oprijden van de rotonde de juiste rijstrook te kiezen. Deze rotonde kan een hogere capaciteit verwerken en beperkt conflicterende bewegingen.

rijden. Tijdens de waarnemingen is enkele keren waargenomen dat voertuigen zich dubbel opstellen voor rechts- en linksaf.

De doorstroming op de rotonde is overwegend goed. Van de momenten dat stagnatie optreedt, komt deze het meeste voor op de N231. Er ontstaat met enige regelmaat een wachtrij (vaak bestaande uit ca. 10 voertuigen). In de meeste gevallen lost de wachtrij binnen afzienbare tijd (ca. 10 seconden) weer op. Daarnaast valt op dat vrachtverkeer vanaf de N231 (dat relatief vaak voorkomt) moeite heeft om de turborotonde op te rijden. Dit zorgt enkele keren voor een korte wachtrij.

Vanaf de N207 richting de rotonde heeft verkeer de mogelijkheid om te kiezen tussen twee rijstroken. Verkeer op de N207 zuid gebruikt veelal de rechterrijstrook, dit belemmert mogelijk de doorstroming op de N231.

Diverse keren is het opgevallen dat verkeer op de rotonde keert (dus de rotonde 360 graden doorrijdt). Dit gebeurt vanuit verschillende armen, er is geen verband aan te ontleen.

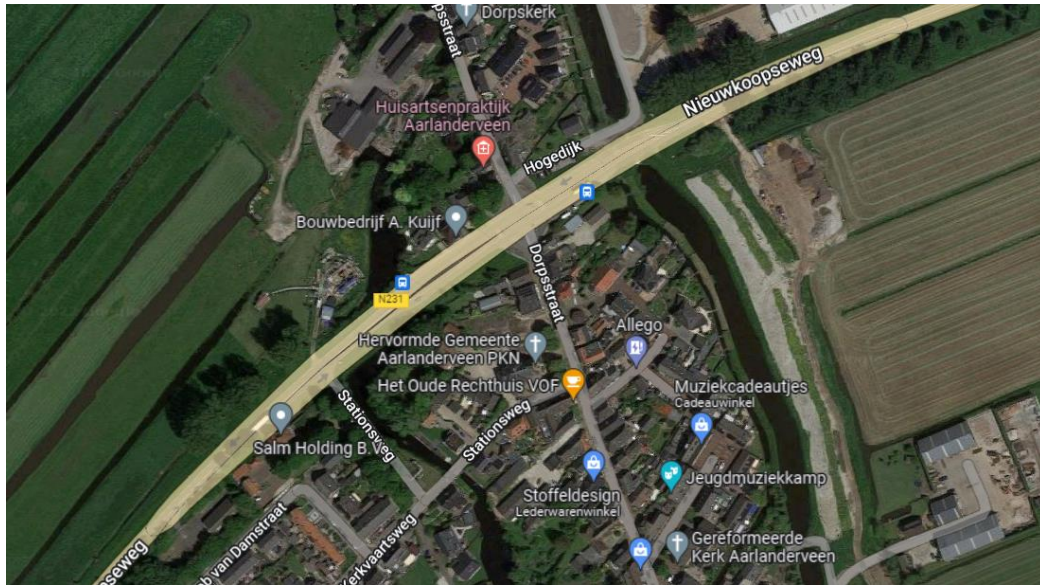


Afbeelding 8: Rotonde vanaf de bushalte op de N231

Langs de N207 ligt een parallelweg die de arm N231 kruist. De parallelvoorziening wordt voornamelijk gebruikt door langzaam verkeer. Het aantal fietsers ligt relatief laag en het lijken voornamelijk forenzen op e-bikes, scooters en enkele speedpedelecs. Bij stagnatie op de N231 krijgt fietsverkeer diverse keren "onterecht" voorrang van gemotoriseerd verkeer. Het komt ook enkele keren voor dat voertuigen de doorgang van de parallelweg blokkeren en dat fietsers tussen de wachtende auto's door manoeuvreren. Bij het verlaten van de rotonde ligt de snelheid hoog, dit is mogelijk ongunstig voor verkeer op de parallelweg naast de N207 die de N231 oversteekt.

Vanaf de wegen N207 noord en zuid ontstond er in de avondspits enkele keren terugslag op de rotonde door vertraging vanuit uit verderop gelegen kruispunten. De rotonde loopt dan in enkele seconden vol, de drukte lost meestal in enkele minuten op. Door de terugslag op de rotonde vanuit de N207 liep het tijdens de waarneming éénmaal zelfs vol tot op de N231.

2.3.3 Kruispunt: Dorpsstraat – N231



Afbeelding 6: Kruispunt N231 - Dorpsstraat

De Nieuwkoopseweg (N231) is een provinciale weg met een maximumsnelheid van 80km/h. De weg verbindt Nieuwkoop met Alphen aan den Rijn. Op ca. 100 meter voor het kruispunt rijdt men op de N231 de kern Aarlanderveen in, hier verlaagt de maximumsnelheid naar 50km/h. Tijdens de waarnemingen is geconstateerd dat de snelheid van gemotoriseerd verkeer hier vaak hoger ligt dan de toegestane snelheid.

Op de waarnemingslocatie kruist de N231 de Dorpsstraat waarbij de N231 in de voorrang ligt. De Dorpsstraat is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30km/h. De weg is smal waardoor het regelmatig voorkomt dat voertuigen moeten wachten om tegenliggers te kunnen passeren. Tijdens de waarnemingen zorgt dit ervoor dat auto's dicht bij de kruising moeten wachten om de Dorpsstraat verder in te kunnen rijden. Er ontstaat tijdens de waarneming geen terugslag op de N231.

De doorstroming van gemotoriseerd verkeer op het kruispunt is goed. Er bevindt zich voornamelijk doorgaand verkeer op de N231. Er vindt enkele keren uitwisseling plaats tussen de Dorpsstraat en de N231. Daarbij komt het een aantal keer voor dat de opstelstrook om af te slaan niet juist gebruikt wordt, met als gevolg dat achteropkomend verkeer op de N231 moet uitbuigen of afremmen om te kunnen passeren.



Afbeelding 9: Kruispunt N231 - Dorpsstraat

Langzaam verkeer beweegt zich enkel over de Dorpsstraat; langs de N231 zijn geen voorzieningen voor langzaam verkeer. Het fietspad buigt uit voor fietsers om de N231 over te steken, echter blijkt in de praktijk dat fietsers veelal de middenberm van het autoverkeer gebruiken. Ouders met basisschoolkinderen nemen vaak wat langer de tijd om over te steken, voor andere fietsers is de doorstroming goed. Het aantal fietsers lijkt in de ochtendspits hoger te liggen dan in de avondspits.

Op de N231 rijdt relatief veel vrachtverkeer.

3 DE PROEFAFSLUITING

Er zijn diverse mogelijkheden om een weg (tijdelijk) af te sluiten. Voor de locatie Zierendeweg is gekozen om de weg af te sluiten door middel van plaatsing van handhavingscamera's. In dit hoofdstuk wordt kort beschreven hoe de afsluiting werkt en wat de omrijdroutes zijn.

Locatie van de afsluiting

Op afbeelding 10 is de locatie van de afsluiting weergegeven. De afsluiting ligt tussen de kanoplaats en de Achtermiddenweg. Door dit wegvak voor de proefafsluiting te gebruiken is het, bij per ongeluk in rijden van de Zierendeweg, nog mogelijk om te keren. Op andere wegvakken van de Zierendeweg is dit lastig vanwege de smalle rijbaan. Daarnaast blijft op deze manier de kanoplaats goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer uit de richting Zwammerdam.



Afbeelding 10: Locatie van de proefafsluiting op de Zierendeweg

Werking van de afsluiting

De Zierendeweg is tijdens de proefafsluiting afgesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van landbouwvoertuigen en brommobielen. Landbouwvoertuigen die breder zijn dan 2,2 meter en/of geen grote aslast hebben van 5 ton kunnen een ontheffing aanvragen. Voor vrachtwagens die geen keermogelijkheid hebben op de Zierendeweg is het ook mogelijk om een ontheffing aan te vragen. Overige gebruikers van de Zierendeweg komen hier niet voor in aanmerking met uitzondering van aantal aan- en omwonenden. Bij het passeren van de afsluiting krijgt de weggebruiker de eerste keer een waarschuwing, bij herhaling volgt een verkeersboete. Op 23 april zijn de eerste boetes uitgedeeld.

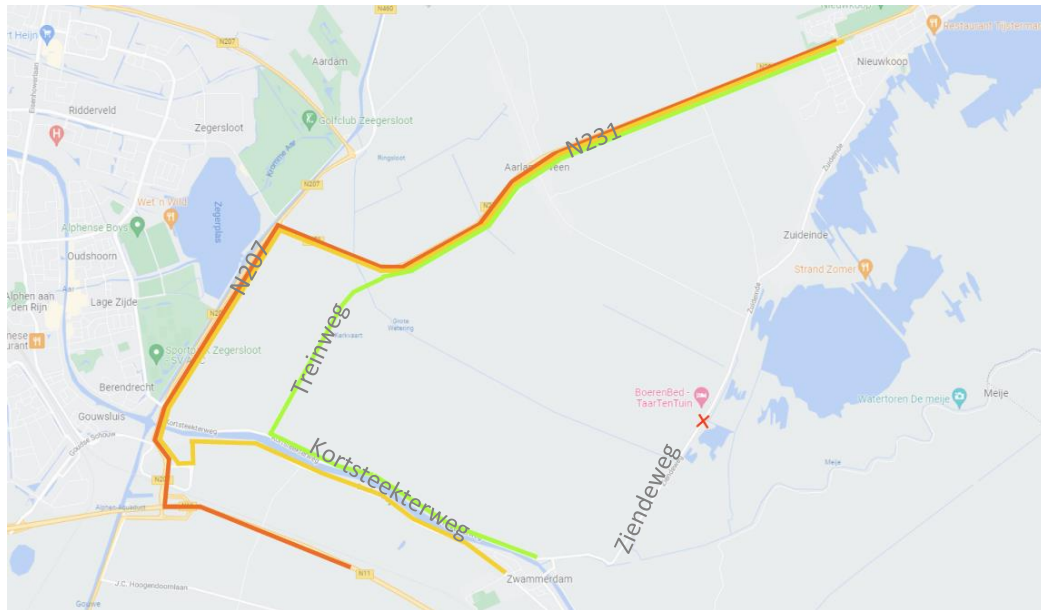
Voor de proefafsluiting van de Zierendeweg is gebruik gemaakt van handhavingscamera's. Deze camera's registreren kentekens en controleren de kentekens op onrechtmatig doorrijden ter hoogte van de afsluiting. Bij het onrechtmatig passeren van de afsluiting krijgt de weggebruiker de eerste keer een waarschuwing, bij herhaling volgt een verkeersboete.

Omrijdroute en aanduiding

Na afsluiting van de Zierendeweg is er voor gemotoriseerd verkeer een aantal alternatieve routes mogelijk. De meest logische alternatieven zijn opgenomen in afbeelding 11, te weten:

- N231 – N207/11 (oranje)
- N231 – N207 – Steekterweg (geel)
- N231 – treinweg – Kortsteekterweg en lindenhovestraat (groen)

Hiervan zijn de routes via de N207 de meest gewenste alternatieve routes.



Afbeelding 11: Alternatieve routes

In het document "INFR191018-RAP studie gevolgen afsluiting Zierendeweg v1.0"⁷ is via Google Traffic berekend hoeveel minuten gebruikers van de Zierendeweg na afsluiting moeten omrijden (tabel 1 en 2). Uit de gepresenteerde resultaten blijkt dat hoewel de route via de N207 ca. 4 a 5 kilometer langer is dan via de Zierendeweg, de reistijden op ieder onderzocht moment van de dag lager of gelijk liggen via de alternatieve route. Tussen Nieuwkoop en Zwammerdam zijn er meerdere routes mogelijk. Via de N207 is het maximaal 8 en via de treinweg maximaal 4 minuten omrijden.

⁷ Document is terug te lezen op:

[https://www.alphenaandenrijn.nl/Onderwerpen/Bouwprojecten en reconstructies/Zwammerdam/Projectpagina a Zierendeweg](https://www.alphenaandenrijn.nl/Onderwerpen/Bouwprojecten%20en%20reconstructies/Zwammerdam/Projectpagina%20a%20Zierendeweg)

Tabel 1: alternatieve routes en tijden (uit de rapportage INFR191018-RAP studie gevolgen afsluiting Zieldeweg v1.0)

Reistijd [min.]	Via Zieldeweg		Via N207		Verschil N207-Zieldeweg	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Nieuwkoop > Bodegraven						
Ochtendspits (08:00)	14	18	12	18	-2	0
Dalperiode (12:30)	16	26	12	18	-4	-8
Avondspits (17:00)	16	22	12	18	-4	-4
Bodegraven > Nieuwkoop						
Ochtendspits (08:00)	14	18	12	16	-2	-2
Dalperiode (12:30)	16	24	12	16	-4	-8
Avondspits (17:00)	12	20	12	16	0	-4

Tabel 2: alternatieve routes en tijden (uit de rapportage INFR191018-RAP studie gevolgen afsluiting Zieldeweg v1.0)

Reistijd [min.]	Via Zieldeweg		Via N207		Via Treinweg	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Nieuwkoop > Zwammerdam						
Ochtendspits (08:00)	10	14	14	22	16	16
Dalperiode (12:30)	12	18	14	22	16	20
Avondspits (17:00)	12	16	14	22	14	20
Zwammerdam > Nieuwkoop						
Ochtendspits (08:00)	10	14	14	20	14	18
Dalperiode (12:30)	12	18	14	20	16	18
Avondspits (17:00)	10	14	12	20	14	18

Bebording

De afsluiting is met diverse borden aangekondigd. Rondom de Zieldeweg staat tijdelijke bebording met de tekst: "Zieldeweg afgesloten vanaf 8 april 2022". In bijlage 3 is een afbeelding toegevoegd met de locaties van de bebording. De eerste officiële aankondiging staan ter hoogte van de kruispunten:

- Zuideinde – Zieldeweg
- Lindenhovestraat – Zieldeweg – Buitenkerk

Ter hoogte van de afsluiting staat nogmaals dat de weg afgesloten is en dit gecontroleerd wordt met flitscamera's. Een deel van de bebording is weergegeven in afbeeldingen 12a en 12b.



Afbeeldingen 12a en 12b: Aankondigen afsluiting Zieldeweg

Tijdens de 1-meting komt naar voren dat navigatiesystemen weggebruikers nog over de Zieldeweg sturen. De gemeente heeft hierop de status van de Zieldeweg in het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) laten aanpassen. Dit heeft als gevolg dat de Zieldeweg in navigatiesystemen niet meer als optie wordt getoond voor doorgaand verkeer.

De gemeente Nieuwkoop heeft voorafgaand aan de afsluiting signalen ontvangen dat op het nabijgelegen kruispunt Zuideinde – Achttienkavels niet duidelijk is dat de Zieldeweg afgesloten is. Daarop is er op 20 juli 2022 een extra bord geplaatst met een vooraankondiging: “Zieldeweg afgesloten na 1300 meter” zoals 12b.

Sabotage proefafsluiting

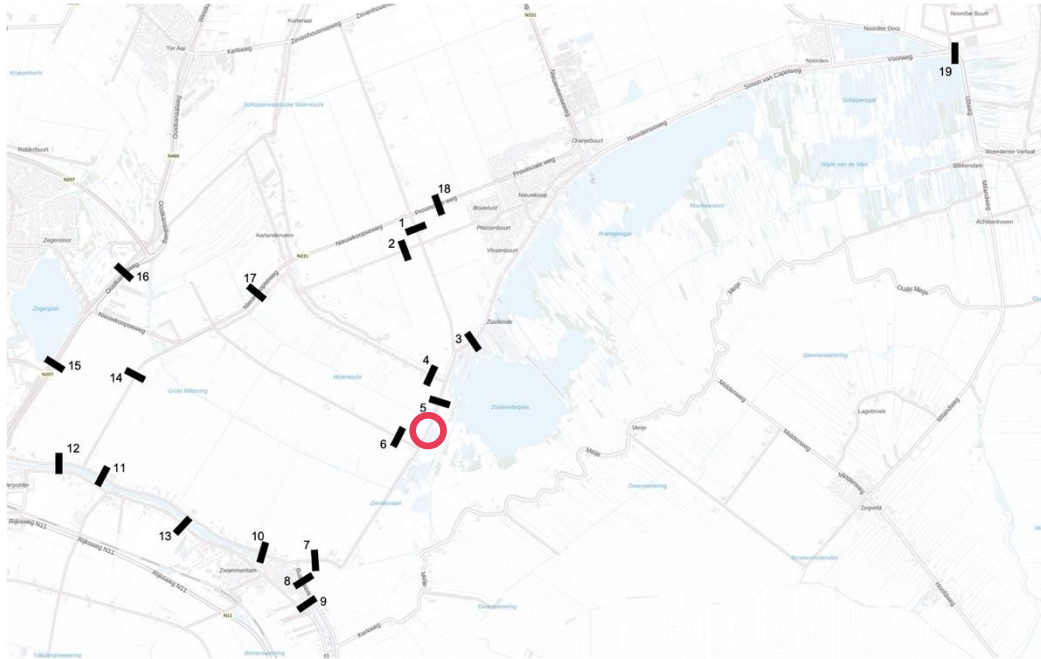
Van zaterdagochtend op zondag 8 mei 2022 is rond 03.00 uur sabotage gepleegd aan de borden die de proefafsluiting aanduiden en aan de camera's die de proefafsluiting handhaven. Door deze actie is de proefafsluiting enkele weken niet actief geweest. De camera's zijn sinds zaterdag 4 juni 2022 weer in gebruik gesteld. In het kader van zorgvuldigheid is deze periode niet in het monitoringsonderzoek meegenomen. Na inwerkingtreding van de camera's is er 10 dagen (nieuwe) gewenningsperiode genomen, daarna zijn de tellingen en waarnemingen weer meegenomen in het onderzoek.

1-METING

4 1-METING

4.1 TELLINGEN

Om het aantal voertuigen te bepalen dat in de nieuwe situatie gebruik maakt van de Zierendeweg en de omliggende wegen zijn er diverse tellingen uitgevoerd. Tijdens de 1-meting (van 7 april 2022 tot 10 juli 2022) zijn er, net als in de 0 metingen, tellingen op 19 locaties uitgevoerd. De tellocaties zijn weergegeven in afbeelding 13. De rode cirkel geeft de plek van de afsluiting weer.



Afbeelding 13: Tellocaties, de afsluiting in rood gemarkeerd (in bijlage 1 grote afgebeeld)

In bijlage 4 staat een overzichtelijke tabel per locatie met de volgende gegevens van de 1-meting:

- Werkdagintensiteit auto
- V85 (waar beschikbaar)
- Het drukste uur
- Drukste uur intensiteiten
- Werkdagintensiteit fiets (waar beschikbaar)

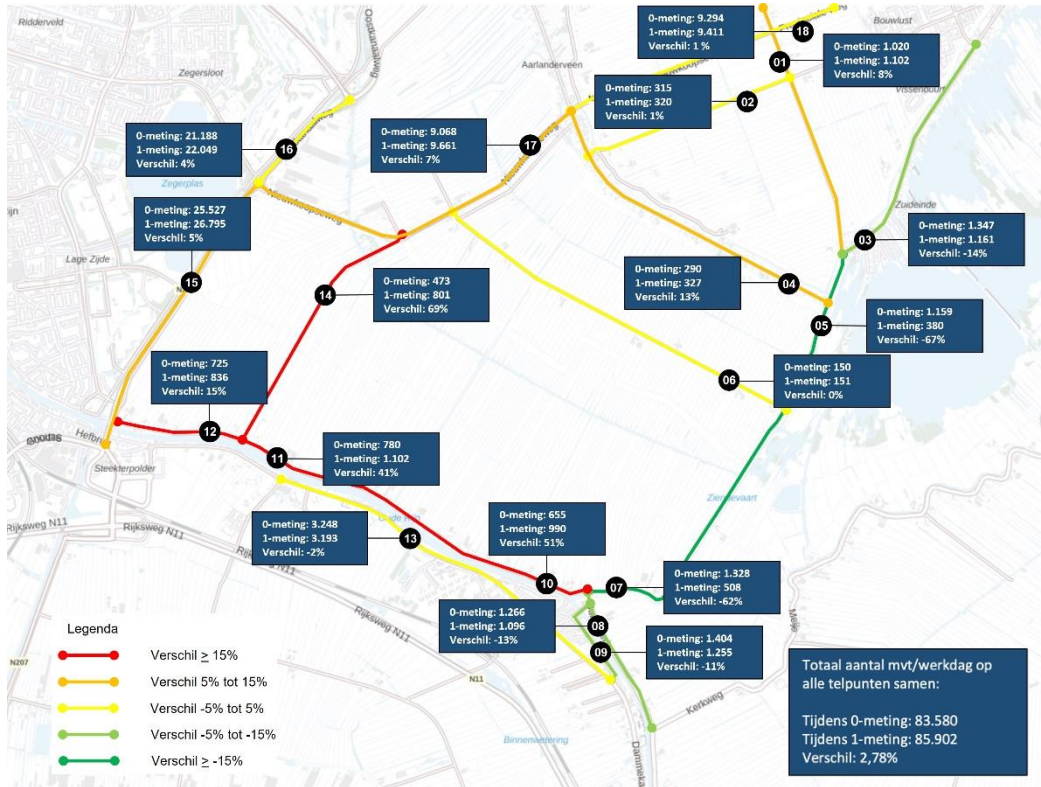
Om een goed beeld te krijgen van de verschillen tussen de 0 en de 1-meting is de volgende tabel gemaakt. In deze tabel zijn de gemiddelden van de 0 en 1-meting opgenomen en tegen elkaar afgezet. In afbeelding 14 is een visuele weergave gemaakt van de intensiteiten gemotoriseerd verkeer tijdens de 1-meting ten opzichte van de 0-meting.

Tabel 3: Intensiteitsverschillen diverse meetlocaties

1. ACHTTIENKAVELS	Gemiddelde 0 meting	Gemiddelde 1 meting	Vershil toename / afname	percentage toename / afname
Werkdagintensiteit auto	1.020	1.101	81	8%
Werkdagintensiteit fiets	165	214	49	30%
2. AARLANDERVEENSEWEG				
Werkdagintensiteit auto	315	319	5	1%
Werkdagintensiteit fiets	638	656	18	3%
3. ZUIDEINDE				
Werkdagintensiteit auto	1.347	1.160	-187	-14%
Werkdagintensiteit fiets	326	495	169	52%
4. ZUIDEINDE				
Werkdagintensiteit auto	290	326	37	13%
Werkdagintensiteit fiets	170	299	129	76%
5. ZIENDEWEG				
Werkdagintensiteit auto	1.159	379	-780	-67%
Werkdagintensiteit fiets	203	433	230	113%
6. ACHTERMIDDENWEG				
Werkdagintensiteit auto	150	150	0	0%
Werkdagintensiteit fiets	61	102	41	67%
7. ZIENDEWEG				
Werkdagintensiteit auto	1.328	507	-821	-62%
Werkdagintensiteit fiets	320	471	151	47%
8. BUITENKERK				
Werkdagintensiteit auto	1.266	1.095	-171	-13%
Werkdagintensiteit fiets	586	739	153	26%
9. AKERBOOMSEWEG				
Werkdagintensiteit auto	1.404	1.254	-150	-11%
Werkdagintensiteit fiets	236	282	46	19%
10. LINDENHOVESTRAAT				
Werkdagintensiteit auto	655	989	334	51%
Werkdagintensiteit fiets	442	578	136	31%
11. KORTSTEEKTERWEG				
Werkdagintensiteit auto	780	1.101	321	41%
Werkdagintensiteit fiets	469	560	91	19%
12. KORTSTEEKTERWEG				
Werkdagintensiteit auto	725	835	110	15%
Werkdagintensiteit fiets	742	856	114	15%
13. STEEKTERWEG				
Werkdagintensiteit auto	3.247	3.192	-55	-2%
14. TREINWEG				
Werkdagintensiteit auto	473	801	328	69%
Werkdagintensiteit fiets	381	424	43	11%
15. N207				
Werkdagintensiteit auto	25.527	26.794	1.267	5%
16. N207				
Werkdagintensiteit auto	21.188	22.048	860	4%
17. N231				
Werkdagintensiteit auto	9.068	9.660	591	7%
18. N231				
Werkdagintensiteit auto	9.294	9.410	117	1%
19. N463				
Werkdagintensiteit auto	4.345	4.779	434	10%

De opvallendheden uit de tabel zijn hieronder tekstueel toegelicht:

- Het gemotoriseerde verkeer op de Zierendeweg is met ca. 65% afgenomen.
- Op de Achttienkavels is tijdens de 1-meting 7% minder gefietst, verder is er op vrijwel alle wegen een toename van het aantal fietsers duidelijk zichtbaar, met als uitschieter de Zierendeweg zelf. Dit heeft waarschijnlijk een verband met de afsluiting van de Zierendeweg, maar ook de tijd van het jaar en de weersomstandigheden kunnen van invloed zijn op de aantallen.
- De wegen Buitenkerk en Akerboomseweg ondervinden positieve effecten van de afsluiting van de Zierendeweg. Gemiddeld rijdt hier 12% minder verkeer sinds de afsluiting.
- De provinciale wegen hebben procentueel geen heel grote toename, toch kiezen de meeste motorvoertuigen om via de N231 of N207 te rijden. Op deze wegen rijden gemiddeld 600 tot 1.250 motorvoertuigen extra. Op de N207 is er daarbij een extra toename door een toename op de N207-Zegerbaan (zie punt 2d van de samenvatting verkeersonderzoek in bijlage 1).
- Op de Treinweg, Kortsteekterweg en Lindehovenstraat is de toename procentueel het hoogste, echter rijden hier gemiddeld “slechts” 330 motorvoertuigen per dag extra. Toename op de N231 (punt 17), is met bijna 600 extra voertuigen het meest gestegen.
- Gemotoriseerd verkeer dat zich voor de afsluiting over de Zierendeweg verplaatste, gebruikt tijdens de 1-meting daarvoor naar alle waarschijnlijkheid de N-wegen, zowel vanuit Nieuwkoop als via de Kortsteekterweg-Treinweg uit Zwammerdam. Daarnaast is het waarschijnlijk dat een deel van het gemotoriseerd verkeer tijdens de 0-meting toeristisch verkeer is dat door de proefafsluiting de Zierendeweg mijdt tijdens de 1-meting.



Afbeeldingen 14 en 15: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer op werkdagen, per telpunt

De bovenstaande afbeeldingen maken duidelijk dat het tijdens de 1-meting vooral op de Zierendeweg rustiger is geworden. Op een aantal wegen (in geel weergegeven) is de intensiteit aan gemotoriseerd verkeer gelijk gebleven. De grootste toename aan gemotoriseerd verkeer zit op de provinciale wegen (in absolute aantallen) en op het tracé Treinweg – Kortsteekterweg – Lindenhovestraat (in percentage).

Aantal voertuigen dat de afsluiting passeert

De handhavingcamera's registreren kentekens en controleren op onrechtmatig doorrijden. Tijdens het einde van de 1-meting worden er nog ca. 100 voertuigen per dag geregistreerd.

Ongeveer een kwart van deze voertuigen heeft een ontheffing. Dit betekent dat er dagelijks nog 75 voertuigen per dag over de Zierendeweg rijden die in overtreding zijn.

Snelheden

Uit de telgegevens blijkt dat er nauwelijks verschil zit in de 0- en 1-meting qua gereden snelheid. Er zijn diverse locaties waar structureel te hard gereden wordt, maar in de 1-meting is dit niet verergerd. De snelheden zijn uitgedrukt in V85, de snelheden van de 0- en 1-meting zijn terug te vinden in bijlagen 2 en 4.

4.2 MELDINGEN EN KLACHTEN

In het onderzoek zijn meldingen die zijn binnengekomen via Mappinion verzameld. Daarnaast heeft de gemeente via hun eigen kanalen twee meldingen ontvangen.

Mappinion en voicemail

In de periode van 7 april tot 7 juli 2022 zijn via Mappinion negen meldingen binnengekomen. De onderstaande punten zijn samengevat uit de geregistreerde meldingen en voorzien van reactie.

- Op de Kortsteekterweg is drukker geworden. Het probleem ligt volgens een bewoner bij de hoge snelheid. Het doorgaand verkeer rijdt harder dan de toegestane snelheid. Dit zorgt voor problemen bij het in- en uitrijden van de oprit en voor het verlagen van het woonplezier. De hoge snelheid geeft een onveilig gevoel ook bij fietsers en voetgangers. De bewoner ziet graag extra attentie op de maximumsnelheid.
Reactie: Hoge snelheden is een aandachtspunt voor de route Treinweg-Kortsteekterweg-Lindhovestraat, zowel met als zonder afsluiting van de Zierendeweg. Bij definitieve afsluiting wordt de prioriteit voor maatregelen op dit tracé wel hoger.
- De tellus op de Achtermiddenweg liggen volgens een bewoner niet logisch, deze vlak bij de afslag aan de Zierendeweg. Volgens de bewoner is het dubbel zo druk op de Achtermiddenweg. Door de afsluiting moeten weggebruikers nu vanaf de andere zijde komen en daardoor is het drukker geworden.
Reactie: Op de Achtermiddenweg, nabij de N231 direct ten zuiden van de brug voorbij de Kerkvaartseweg, is tijdens de 2-meting een telling gehouden. Uit de telling is gebleken dat hier circa 300 mvt/etmaal rijden. Hoewel het mogelijk is dat dit aantal hoger is dan in de periode voorafgaand aan de proefafsluiting, gaat het hier om een beperkt aantal motorvoertuigen.
- De Achtermiddenweg is volgens een bewoner drukker geworden, weggebruikers vanaf Nieuwkoop zien pas op het laatste moment dat de weg afgesloten is met camera's. Op dat moment is de logische keuze om over de Achtermiddenweg te rijden. Dit is een weg uitzonderlijk voor bestemmingsverkeer en fietsers, maar nu gebruiken veel motoren en sportauto's de Achtermiddenweg.
Reactie: Het aantal motorvoertuigen op de Achtermiddenweg bij de Zierendeweg is flink afgenomen sinds de proefafsluiting Achtermiddenweg (zie 1f). De proefafsluiting zal dus niet of nauwelijks hebben geleid tot meer verkeer van en naar Nieuwkoop.
- De navigatiesystemen sturen weggebruikers nog over de Zierendeweg.

Reactie: Het aanpassen van navigatiesystemen neemt meestal enige tijd in beslag en ligt bij een tijdelijke afsluiting minder voor de hand.

- Fiets en voetgangers op de Zierendeweg zijn geïrriteerd door gemotoriseerd verkeer dat nog (legaal) gebruik maakt van de Zierendeweg. Weggebruikers ervaren dat langzaam verkeer niet meer aan de kant gaat voor gemotoriseerd verkeer.

Reactie: Fietsers en voetgangers moesten eerst nog wennen aan de nieuwe situatie op de Zierendeweg. Dit kan soms leiden tot onbegrip en situaties waarbij men te weinig rekening houdt met elkaar. Als na de proefafsluiting wordt besloten tot een definitieve afsluiting moet daarover goed worden gecommuniceerd.

- Door de afsluiting van de Zierendeweg moeten gebruikers van de Zierendeweg omrijden, dit zorgt voor extra tijd, uitstoot en klantverlies.

Reactie: Verkeer dat gebruik maakt van hoofdwegen moet vaak omrijden om een bestemming te bereiken. Via knooppunten van snelwegen of via ring- en rondwegen is de afstand vaak langer dan via korte routes door steden of dorpen. Maar het massaal gebruiken van de kortere routes brengt verkeershinder en verkeersonveiligheid mee, en vaak ook milieuoverlast in de directe omgeving.

- Op het Zuideinde ervaart men negatieve ervaringen als voetganger door hardrijden van gemotoriseerd verkeer.

Reactie: Te hard rijden op het Zuideinde is geen direct gevolg van de proefafsluiting en zal niet veel verschillen van de rijsnelheden voor de proefafsluiting. Het aantal motorvoertuigen op het Zuideinde nabij de Zierendeweg is sinds de proefafsluiting iets afgenomen.

Meldingen gemeente

Op 8 augustus 2022, na afloop van de 1-meting, is een klacht van de vereniging Eymbert over de verkeersveiligheid op de Zierendeweg door de gemeente ontvangen. De klacht en de reactie op de klacht is opgenomen in bijlage 5A.

Tijdens de proefafsluiting is er vanuit bewoners van andere gemeentes, voornamelijk gebruikers van de Zierendeweg, bezwaar gemaakt. De bezwaarschiften en het verweer erop zijn als bijlage 6 toegevoegd aan deze rapportage. Naast de bezwaren tegen de proefafsluiting van de Zierendeweg zijn er ook positieve reacties op de proefafsluiting naar voren gekomen.

4.3 WAARNEMINGEN

Om de verkeersveiligheid in kaart te brengen, zijn er zes waarnemingen op meerdere belangrijke locaties uitgevoerd tijdens de ochtend- en avondspits. Deze locaties zijn:

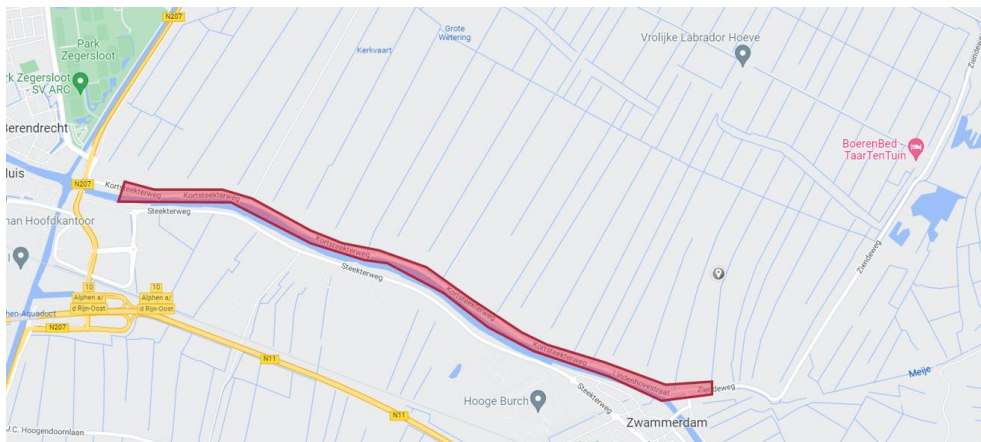
- Het traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat
- Ronde: N231 – N207
- Kruispunt: Dorpsstraat – N231

De waarnemingen op bovengenoemde locaties hebben plaatsgevonden op de volgende momenten:

- 21 april 2022, 07.30 – 09.00uur
- 21 april 2022, 15.30 – 17.00uur
- 14 juni 2022, 07.30 – 09.00uur
- 14 juni 2022, 15.30 – 17.00uur
- 16 juni 2022, 07.30 – 09.00uur
- 16 juni 2022, 15.30 – 17.00uur

In deze paragraaf wordt van de belangrijke locaties een algemeen beeld gegeven van de 1-meting ten opzichte van de 0-meting.

4.3.1 Traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat



Afbeelding 14: Traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat

Tijdens de waarnemingen van de 1-meting is geconstateerd dat gemotoriseerd verkeer over het algemeen behoorlijk doorrijdt. Het merendeel van deze weggebruikers rijden meermaals met een hoge snelheid een langere tijd op een dermate korte volgfstand van hun voorganger. Daarnaast wordt een relatief hoge snelheid op de 30km/h-gedeelten ervaren door de waarnemers. De snelheidswijzigingen zijn niet tot nauwelijks zichtbaar in de weginrichting, waardoor het voor weggebruikers onduidelijk is wat de maximumsnelheid is. Zonder verandering in de weginrichting is het lastig om een lagere snelheid af te dwingen. Bovendien is enkele keer geconstateerd dat het voor bewoners lastig is om hun erf af te rijden doordat het inschatten van weggebruikers met een hoge snelheid lastig is.

Tijdens de waarnemingen van de 1-meting valt het op dat veel parkeerplekken gedurende de waarneming bezet zijn. Dit geldt voor zowel de ochtend- als avondspits. Binnen de bebouwde kom van Zwammerdam zijn enkele foutparkeerders geconstateerd. Daarnaast is af en toe vracht- en landbouwverkeer waargenomen.

In het algemeen is meer fiets- en gemotoriseerd verkeer geconstateerd tijdens de 1-meting. Deze toename zorgt af en toe voor minimaal oponthoud, maar verder niet voor ernstige problemen ten aanzien van de doorstroming. Er is met name meer gemotoriseerd verkeer waargenomen, onder andere bestaande uit personenauto's en werk gerelateerd verkeer. Dit heeft als gevolg dat meer gebruik wordt gemaakt van de uitwijkstroken bij tegenliggers.

Tijdens de waarnemingen is het in beide richtingen met name drukker met gemotoriseerd verkeer op de verbinding Treinweg die uitkomt op de Kortsteekterweg. Dit is ook terug te zien aan de uitgevoerde tellingen. Op werkdagen is een toename in intensiteiten te zien van 69% van het autoverkeer. Dit geldt niet voor het fietsverkeer. Het fietsverkeer rijdt door richting Alphen aan de Rijn en maakt gebruik van de fietstunnel onder de Oostkanaalweg. In de ochtendspits bestaat het fietsverkeer voornamelijk uit scholieren. In de avondspits zijn dit met name forenzen en recreatieve fietsers.

Het aantal voertuigen dat over de Kortsteekterweg rijdt geeft een hogere kans op het beschadigen van de bermen. De weg is op enkele stukken krap 4,00 meter. De intensiteiten tijdens de 0-meting zorgde al voor bermschade⁸, door de toenemende intensiteiten wordt dit vergroot. Extreme bermschade geeft risico's op verkeersonveiligheid voor fietsverkeer door hoogte verschillen tussen de berm en de rijbaan. Tijdens de 1-meting is geen extra schade waargenomen.

Belangrijkste verschillen 0- en 1-meting:

- Het grootste verschil tussen de 0- en 1-meting betreft de hoeveelheid verkeer op het tracé. Op basis van de waarnemingen is geconstateerd dat meer fiets- en gemotoriseerd verkeer rijdt tijdens de 1-meting.
- Tijdens de 0-meting rijdt meer fietsverkeer dan gemotoriseerd verkeer op het tracé. Dit lijkt juist andersom bij de 1-meting.
- Over het algemeen is er tijdens de 0-meting weinig verkeer aanwezig op het tracé, waardoor bij wegversmallingen en tegenliggend verkeer geen stagnatie ontstaat. Tijdens de 1-meting is er meer verkeer aanwezig, waardoor intensiever gebruik wordt gemaakt van de uitwijkstroken. Tijdens de waarnemingen zijn geen verkeersveiligheidsproblemen geconstateerd.
- Tijdens de 1-meting valt de verbinding Treinweg – Zwammerdam op, doordat er op deze route een grote toename in werkdagintensiteiten te zien is van het autoverkeer.

⁸ Bij een verhardingsbreedte van 4,00 meter op klei/veen zorgt een intensiteit van 500 motorvoertuigen per etmaal al bermschade (handboek wegontwerp erftoegangswegen 2013, CROW).

4.3.2 Rotonde: N231 – N207



Afbeelding 16: Rotonde N231 – N207

Op de N207 is de doorstroming naar de rotonde goed, een enkele keer staan er vier tot acht voertuigen, maar deze verlaten de rotonde vrij snel. Op vier momenten in de avondspits heeft de rotonde tijdelijk (twee tot vier minuten) vastgestaan. Dit verkeer komt van de N207 noord en vervolgt zijn weg richting N207 zuid. De mogelijke oorzaak is dat het verkeerslicht bij het kruispunt N207 – Kortsteekterweg – Oranje Nassausingel het aantal voertuigen niet kan verwerken. Bijna al het verkeer van de N207 noord vervolgt zijn weg richting N207 zuid. De rotonde is in de avondspitsen drukker dan in de ochtendspits.

Het verkeer komt vanaf de N231 vaak in pelotons aan bij de rotonde. Hierdoor is het verschil in het aantal motorvoertuigen dat op de rotonde aanwezig is enorm. Het ene moment rijdt er niemand op de rotonde en op andere momenten staat er een korte wachtrij, deze loopt enkele keren op tot ca. 125 meter. Tijdens een waarneming is er gemeten dat het ca. 2 minuten duurt voordat de wachtrij opgelost is. De wachtrij op de N231 leek voornamelijk te worden veroorzaakt door zwaar verkeer. Dit verkeer heeft moeite om richting de N207 zuid (drie kwart) af te slaan. Doordat de rotonde uitgevoerd is als turborotonde moet zwaar verkeer de eerste rijstrook oversteken om richting de N207 zuid te gaan. Er is diverse keren geconstateerd dat zwaar verkeer lang moet wachten, waardoor er een wachtrij ontstaat. Dit kwam in de 0-meting ook diverse keren voor. Er is enkele keren waargenomen dat vrachtverkeer door de lange wachtrij de rotonde oprijdt en verkeer dat al op de rotonde rijdt voor dit vrachtverkeer moet afremmen. Ander gemotoriseerd verkeer 'schiet' na een langere wachtrij ook eerder de rotonde op, hierbij moet overig verkeer eenmaal ingrijpen. Een andere gedraging die meerdere keren voorkomt is dat automobilisten zich dubbel opstellen op de N231, op deze manier proberen auto's sneller door de wachtrij te komen.

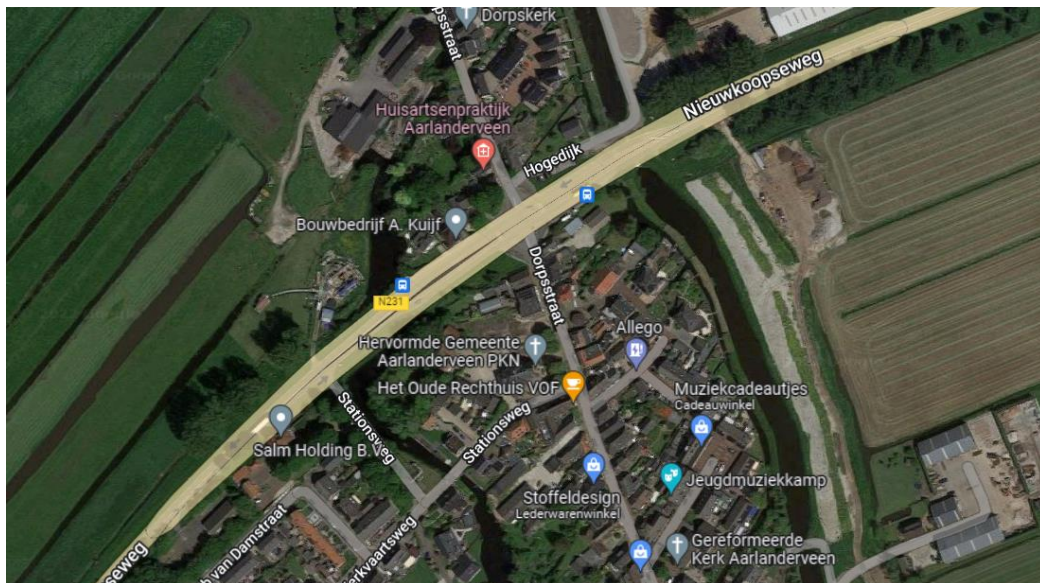
Verkeer op de N207 zuid gebruikt veelal de rechterrijstrook, dit belemmert mogelijk de doorstroming op de N231.

De parallelwegen worden voornamelijk gebruikt door forenzen op e-bikes en speedpedelecs en door brom- en snorfietsen. Tijdens de mooie zonnige dagen zijn er ook veel recreatieve fietsers waargenomen op de parallelwegen. Bij stagnaties op de rotonde krijgt fietsverkeer vaak voorrang. Bij het verlaten van de rotonde ligt de snelheid hoog, dit is ongunstig voor verkeer op de parallelwegen naast de N231.

Belangrijkste verschillen 1 en 0 meting

- Zowel tijdens de 0-meting als de 1-meting is verkeer op de rotonde tijdelijk gestagneerd. Tijdens de 1-meting stagneerde het verkeer vanaf de VRI ten zuiden van de rotonde. Bij de 0-meting liep de rotonde vast vanaf de N460, ten noorden van de rotonde, en vanaf de VRI ten zuiden van de rotonde.
- De wachtrijen op de N231 lijken in de 1-meting iets langer te zijn. Op de andere armen is de doorstroming vrijwel gelijk gebleven.
- Vrachtverkeer heeft tijdens de 0-meting al moeite met verplaatsen van de N231 naar de N207 zuid (driekwart rond). Tijdens de 1-meting leidt dit tot meer stagnatie. Personenauto's lijken door de wat langere wachttijden sneller de rotonde op te 'schieten'.

4.3.3 Kruispunt: Dorpsstraat – N231



Afbeelding 15: Kruispunt N231 - Dorpsstraat

Tijdens de 1-meting lijkt het gebruik van de Dorpsstraat en de uitwisseling tussen de Dorpsstraat en de N231 drukker. Mogelijk komt dit doordat bewoners van de Dorpsstraat geen gebruik meer kunnen maken van de Zieweg of door verkeer uit Nieuwkoop dat via Zuideinde rijdt. De extra uitwisseling veroorzaakt geen problematische stagnaties op de doorgaande richting en verkeer vanuit de Dorpsstraat heeft voldoende ruimte om de N231 over te steken.

In de Dorpsstraat is er niet voldoende ruimte voor twee auto's om elkaar te passeren, tijdens een waarneming staat een vrachtwagen geparkeerd vlak bij het kruispunt met de Dorpsstraat. Hierdoor kan één van de landbouwvoertuigen, komend vanaf de N231, de Dorpsstraat niet inslaan. De geparkeerde vrachtwagen veroorzaakt tweemaal een korte wachtrij op de N231.



Afbeelding 16: Terugslag op de N231 door geparkeerde vrachtwagen

Het afslaande verkeer zorgt voor het verlagen van de snelheid op de N231, echter zorgt dit enkele keren ook voor bumperkleven of ruim uitbuigen om door te kunnen blijven rijden. De snelheid van het doorgaande verkeer lijkt nog steeds boven de 50km/h te liggen.

Veel fietsers gebruiken net als tijdens de 0-meting de rijbaan om over te steken. Voor fietsverkeer zijn er genoeg hiaten om de weg veilig en snel over te steken. Over het algemeen zijn er tijdens de waarnemingen in de ochtendspits minder fietsers aanwezig dan in de avondspits.

Belangrijkste verschillen 0- en 1-meting:

- Verkeer vanuit de Dorpsstraat steekt tijdens de 0-meting vaak de N231 over (van Dorpsstraat naar Dorpsstraat), in de 1-meting vindt er meer uitwisseling plaats tussen de N231 en de Dorpsstraat. Door de uitwisseling wordt de snelheid gedeeltelijk verlaagd, echter zijn er ook enkele 'ongeduldige' automobilisten die bumperkleven of ruim uitbuigen om met een hoge snelheid door te rijden.
- Tijdens de 0-meting zijn meer fietsers in de ochtendspits waargenomen, tijdens de 1-meting zijn er juist meer fietsers in de avondspits waargenomen. Fietsverkeer maakt in beide waarnemingen veel gebruik van de rijbaan. Er zijn in beide waarnemingen voldoende hiaten in het verkeer om de rijbaan veilig en snel over te steken.
- De kans op terugslag bij het afslaande verkeer richting de Dorpsstraat is in de 1-meting hoger, mogelijk omdat er meer uitwisseling plaatsvindt.

4.4 CONCLUSIE 1-METING

Tijdens de afsluiting van de Zierendeweg, is het gebruik van de Zierendeweg door gemotoriseerd verkeer verminderd en het aantal fietsers is toegenomen. Dit is gunstig voor de verkeersveiligheid op de weg. Minder gemotoriseerd verkeer op de Zierendeweg zorgt voor

minder potentiële conflicten. Er rijden dagelijks ca. 100 motorvoertuigen over de afsluiting, dit bestaat uit ontheffing houders en overtreders, ca. een kwart van deze 100 heeft een ontheffing. Dagelijks rijden nog ca. 400 tot 500 weggebruikers over enkele delen van de Zierendeweg. Deze intensiteiten passen echter beter bij de inrichting en uitstraling van de Zierendeweg.

Er zijn meerdere meldingen ontvangen van fietsers die het idee hebben dat er helemaal geen gemotoriseerd verkeer over de Zierendeweg mag rijden. Fietsers gebaren naar gemotoriseerd vervoer dat ze daar niet mogen rijden. Enkele omwonenden en gebruikers van de weg vinden dat de Zierendeweg onveiliger geworden is, maar er zijn ook diverse positieve berichten binnen gekomen over de afsluiting van de Zierendeweg.

De meeste weggebruikers die voorheen gebruik maakten van de Zierendeweg nemen de provinciale wegen als alternatieve route. Het vooronderzoek⁹ geeft aan dat dit de voorkeursroute is, door deze route worden andere smalle wegen in de omgeving gespaard. Uit de waarnemingen en tellingen komt naar voren dat het op de rotonde N207-N231 drukker is. In de 1-meting zijn een aantal stagnaties waargenomen. Alle waargenomen stagnaties zijn slechts van korte duur geweest. Op basis van de waarnemingen is er geen reden om aan te nemen dat de afsluiting op de Zierendeweg voor extra doorstromingsproblemen zorgt. Wel kan geconstateerd worden dat het drukker is. Dat is ook een gevolg van een flinke toename van verkeer op de N207. Kortstondige opstoppingen werden voornamelijk veroorzaakt door vrachtwagens die moeite hebben met het gebruik van de turborotonde en door terugslag vanaf de VRI bij het kruispunt met de Oranje Nassausingel.

Op het kruispunt Dorpsstraat – N231 zijn zowel in de 0-meting als de 1-meting geen knelpunten ten aanzien van de doorstroming en geen grote verkeersveiligheidsproblemen geconstateerd. De enige aandachtspunten zijn het risico op terugslag op de N231 als de Dorpsstraat geblokkeerd is en de hoge snelheden van doorgaand verkeer op de N231. Over het gebruik van de N-wegen zijn geen meldingen van omwonenden binnengekomen.

Het andere deel van het verkeer, dat voorheen gebruik maakte van de Zierendeweg, rijdt nu over de Treinweg, Kortsteekterweg en Lindenhovestraat. In de waarnemingen is de toenemende drukte ook zichtbaar geworden. Tijdens de waarnemingen heeft dit niet voor extra oponthoud en onveiligheid gezorgd. Wel zijn er tijdens de 1-meting, net als bij de 0-meting, hoge snelheden geconstateerd. Enkele bewoners hebben aangegeven last te ervaren van de hoge snelheden, ongeduld en onbeschoftheid die gepaard gaan met de nieuwe weggebruikers. Uit de metingen van de tellussen op deze wegen is de V85 in de 1-meting niet verhoogd. Deze tellingen geven de snelheid op specifieke locaties.

Door de toename van weggebruikers op het tracé Kortsteekterweg en Lindenhovestraat is de kans op beschadiging van bermen groter. Bermbeschadiging geeft risico's op de verkeersonveiligheid voor fietsverkeer door de hoogte verschillen tussen de berm en de rijbaan. Tijdens de waarnemingen zijn er geen extra schades waargenomen.

Kortom: er is een toename op het verkeer op de omliggende wegen. Een deel van het verkeer rijdt over de Kortsteekterweg en Lindenhovestraat, maar het grootste deel rijdt via de voorkeursroute over de N-wegen. Op deze wegen zijn geen zorgwekkende stagnaties of verkeersveiligheidsproblemen geconstateerd. De toename in verkeer geeft op dit moment geen

⁹ INFR191018-RAP-Studie gevolgen afsluiting Zierendeweg v1.0

aanleiding om met de proef te stoppen. Er rijden per dag ca. 100 voertuigen over de afsluiting van de Zierendeweg, hiervan heeft ongeveer $\frac{3}{4}$ geen ontheffing.

Potentiële maatregelen voor optimaliseren:

- Om risico op terugslag op het kruispunt N231 – Dorpsstraat te voorkomen is het belangrijk dat er geen auto's geparkeerd staan op het eerste deel van de Dorpsstraat. Op deze locatie geldt op dit moment een parkeerverbod. In de waarneming is gebleken dat hier enkele keren auto's geparkeerd stonden. Om parkeren zoveel mogelijk te voorkomen kan hierop gehandhaafd worden.
- Om onduidelijkheid over de toegestane gebruiker van de Zierendeweg te voorkomen kan er mogelijk anders gecommuniceerd worden. Nu zeggen de attentie borden: "afsluiting Zierendeweg dicht vanaf 6 april". Wellicht kan dit veranderd worden naar: "Zierendeweg afgesloten voor doorgaand verkeer, ontheffing houders toegestaan".
- Mogelijk kan er gekeken worden naar het verkleinen van de omrijdtijd op de alternatieve route via de N207 bij de VRI. Op deze manier wordt de alternatieve route over de N-wegen aantrekkelijker. Door het aantrekkelijk maken van de voorkeursroute, is er een grote kans dat weggebruikers nu een andere route gebruiken toch gebruik gaan maken van de N-wegen.
- Door informatie te verschaffen over de reistijd van de alternatieve route, is het mogelijk om weggebruikers te beïnvloeden. Tussen Nieuwkoop – Bodengraven is het sneller om via de N207 te rijden. Door middel van borden kunnen weggebruikers geattendeerd worden over deze kortere reistijden, waarna mogelijk hun route wijzigen.
- Weggebruikers attenderen op de maximale snelheid op locaties waar bewoners hardrijden ervaren, bijvoorbeeld doormiddel van een SID te plaatsen op een afgestemde locatie met bewoners van de Kortsteekterweg en Lindenhovestraat of door markering op de weg.
- Omliggende landwegen periodiek controle op bermschade en herstellen bij grote schade.

4.5 1^E EVALUATIEBIJEENKOMST

Op 7 september 2022 is in het gemeentehuis van Alphen aan den Rijn de eerste evaluatiebijeenkomst gehouden. Voor deze evaluatiebijeenkomst zijn uitgenodigd:

- Bewoners en bedrijven waar volgens de verkeersstudie de effecten van de proefafsluiting het meest merkbaar zouden zijn;
- Belangenorganisaties waarvan de meesten ook betrokken zijn bij de verkenning naar maatregelen op de Zierendeweg.

Bij deze evaluatie waren enkele tientallen genodigden aanwezig. Naast de genodigden ook enkele overige bewoners en bedrijven die zich hebben aangemeld voor de bijeenkomst. Uit de evaluatie zijn meerdere actiepunten naar voren gekomen:

Gemeente Alphen aan den Rijn

1. Contact opnemen met de provincie om telgegevens te achterhalen.

Actie: de betreffende telgegevens zijn opgevraagd bij de provincie en worden toegevoegd aan de telresultaten in de rapportage en op kaart meegenomen (zie paragraaf 4.1 Tellingen).

2. Achterhalen of bij de gemeente klachten zijn binnengekomen over het afsluiten van de Zierendeweg.

Actie: Er zijn geen meldingen of klachten binnengekomen, alleen bezwaren tegen het voorgenomen besluit van het College en enkele ontheffing-aanvragen.

3. Contact opnemen met navigatiebedrijven voor het juist implementeren van de wegafsluiting. Daarnaast contact opnemen met PostNL over de bereikbaarheid van de Zierendeweg.

Actie: De afsluiting is doorgegeven aan navigatiebedrijven en aan Google Maps. Er is contact opgenomen met PostNL. Zij geven aan maatregelen te nemen zodra de afsluiting definitief wordt.

4. In overeenstemming met de (voorlopige) aanbevelingen van DTV Consultants de bebording aanpassen en verduidelijken.

Actie: In Zwammerdam ter hoogte van de Lindenhovestraat en in Buitenkerk ter hoogte van de Zierendeweg zijn vooraankondigingsborden geplaatst.

5. Inplannen van structureel onderhoud aan de Zierendeweg.

Actie: het verzoek is gemeld bij de afdeling Uitvoering en Service. Er staat onderhoud aan de knotwilgen gepland voor december, mogelijk wordt dat nu vervroegd.

6. Nakijken of de Achtermiddenweg inderdaad als alternatieve route staat aangeduid en als dat het geval is, dan zorgen dat duidelijk wordt gemaakt dat de Achtermiddenweg uitsluitend toegankelijk is voor bestemmingsverkeer.

Actie: Dit is nagekeken. De Achtermiddenweg is uitsluitend toegankelijk voor bestemmingsverkeer zolang het gemotoriseerd verkeer betreft. Doorgaand fietsverkeer is daarnaast ook toegestaan.

7. Bebording controleren op duidelijkheid/leesbaarheid. Daar waar mogelijk aanpassen.

Actie: de borden zijn gecontroleerd, twee borden zijn toegevoegd.

8. Uitzoeken hoe het kan dat een bewoonster van de Zierendeweg geen uitnodiging heeft ontvangen.

Actie: De bezorging heeft huis-aan-huis plaatsgevonden, het is niet te achterhalen of hierbij iets fout is gegaan.

DTV Consultants

1. Beter inzichtelijk maken hoe het verkeer van de Zierendeweg zich verspreid heeft over de omliggende wegen.

Actie: In deze rapportage staan kaarten met de verschillen in intensiteiten gemotoriseerd verkeer op de Zierendeweg en in de omgeving (voor resultaten, zie paragraaf 4.1 Telling).

2. Overzicht maken van de aanvullende acties die uitgevoerd worden naar aanleiding van deze evaluatie en toevoegen aan deze notulen.

Actie: Overzicht is gemaakt en bij de notulen gevoegd als bijlage.

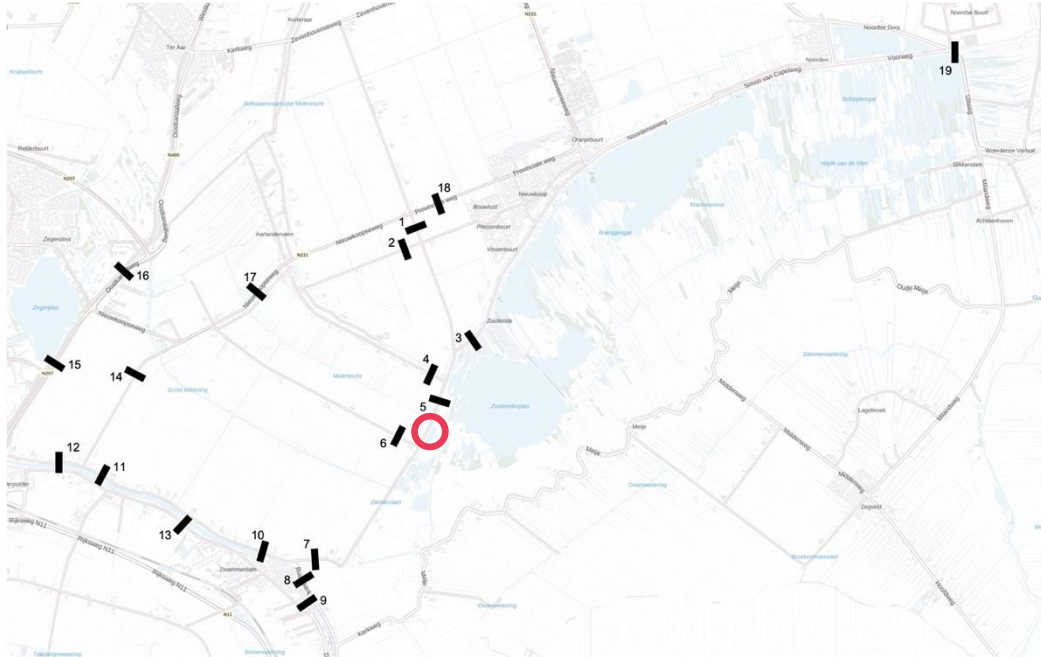
Van de 1^e evaluatiebijeenkomst is een verslag gemaakt, apart van deze notitie. Een samenvatting van de 1^e evaluatie is opgenomen in bijlage 7.

2-METING

5 2-METING

5.1 TELLINGEN

Gedurende de periode 5 september – 13 november 2022 zijn opnieuw tellingen uitgevoerd op de 18 aangewezen locaties. De tellocaties zijn weergegeven in afbeelding 20.



Afbeelding 20: Tellocaties, de afsluiting in rood gemarkeerd

In bijlage 8 staat een overzichtelijke tabel per locatie met de volgende gegevens van de 2-meting:

- Werkdagintensiteit auto
- V85 (waar beschikbaar)
- Het drukste uur
- Drukste uur intensiteiten
- Werkdagintensiteit fiets (waar beschikbaar)

Om een goed beeld te krijgen van de verschillen tussen de 0-meting, de 1-meting en de 2-meting is de volgende tabel gemaakt. In deze tabel zijn de gemiddelden van de 0-, 1- en 2-meting genomen. In afbeelding 21 is een visuele weergave gemaakt van de intensiteiten gemotoriseerd verkeer tijdens de 2-meting t.o.v. de 0-meting.

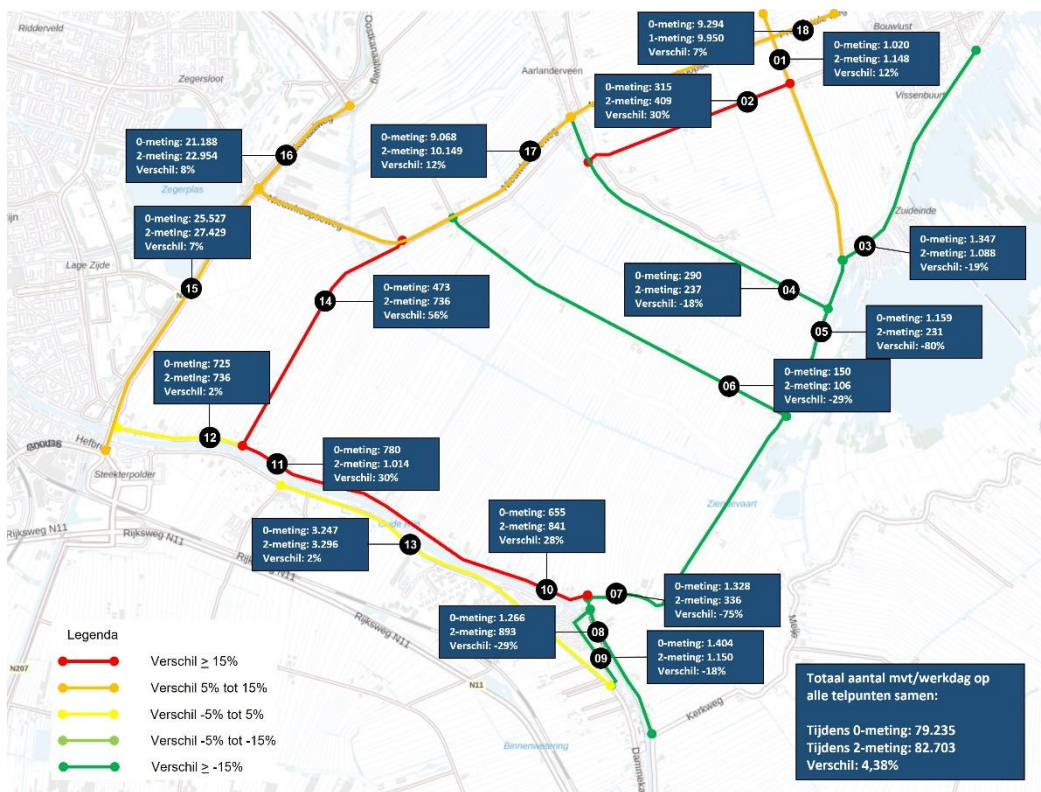
Tabel 4: Intensiteitsverschillen diverse meetlocaties

	Gemiddelde 0 meting	Gemiddelde 2 meting	Vershil toename / afname tov 0	percentage toename / afname tov 0	Vershil toename / afname tov 1	percentage toename / afname tov 1
1. ACHTTIENKAVELS						
Werkdagintensiteit auto	1.020	1.148	127	12%	47	4%
Werkdagintensiteit fiets	165	166	1	0%	-48	-22%
2. AARLANDERVEENSEWEG						
Werkdagintensiteit auto	315	409	95	30%	90	28%
Werkdagintensiteit fiets	638	701	63	10%	45	7%
3. ZUIDEINDE						
Werkdagintensiteit auto	1.347	1.088	-259	-19%	-72	-6%
Werkdagintensiteit fiets	326	353	27	8%	-142	-29%
4. ZUIDEINDE						
Werkdagintensiteit auto	290	237	-53	-18%	-89	-27%
Werkdagintensiteit fiets	170	169	-1	-1%	-130	-44%
5. ZIENDEWEG						
Werkdagintensiteit auto	1.159	231	-928	-80%	-148	-39%
Werkdagintensiteit fiets	203	332	129	63%	-101	-23%
6. ACHTERMIDDENWEG						
Werkdagintensiteit auto	150	106	-44	-29%	-44	-30%
Werkdagintensiteit fiets	61	64	3	5%	-38	-37%
7. ZIENDEWEG						
Werkdagintensiteit auto	1.328	336	-993	-75%	-172	-34%
Werkdagintensiteit fiets	320	352	32	10%	-119	-25%
8. BUITENKERK						
Werkdagintensiteit auto	1.266	893	-373	-29%	-202	-18%
Werkdagintensiteit fiets	586	579	-7	-1%	-161	-22%
9. AKERBOOMSEWEG						
Werkdagintensiteit auto	1.404	1.150	-254	-18%	-104	-8%
Werkdagintensiteit fiets	236	278	42	18%	-4	-1%
10. LINDENHOVESTRAAT						
Werkdagintensiteit auto	655	841	186	28%	-148	-15%
Werkdagintensiteit fiets	442	433	-9	-2%	-145	-25%
11. KORTSTEEKTERWEG						
Werkdagintensiteit auto	780	1.014	234	30%	-87	-8%
Werkdagintensiteit fiets	469	390	-79	-17%	-170	-30%
12. KORTSTEEKTERWEG						
Werkdagintensiteit auto	725	736	11	2%	-99	-12%
Werkdagintensiteit fiets	742	742	-1	0%	-114	-13%
13. STEEKTERWEG						
Werkdagintensiteit auto	3.247	3.296	49	2%	104	3%
14. TREINWEG						
Werkdagintensiteit auto	473	736	263	56%	-65	-8%
Werkdagintensiteit fiets	381	380	-1	0%	-44	-10%
15. N207						
Werkdagintensiteit auto	25.527	27.429	1.901	7%	635	2%
16. N207						
Werkdagintensiteit auto	21.188	22.954	1.766	8%	906	4%
17. N231						
Werkdagintensiteit auto	9.068	10.149	1.081	12%	490	5%
18. N231						
Werkdagintensiteit auto	9.294	9.950	656	7%	540	6%

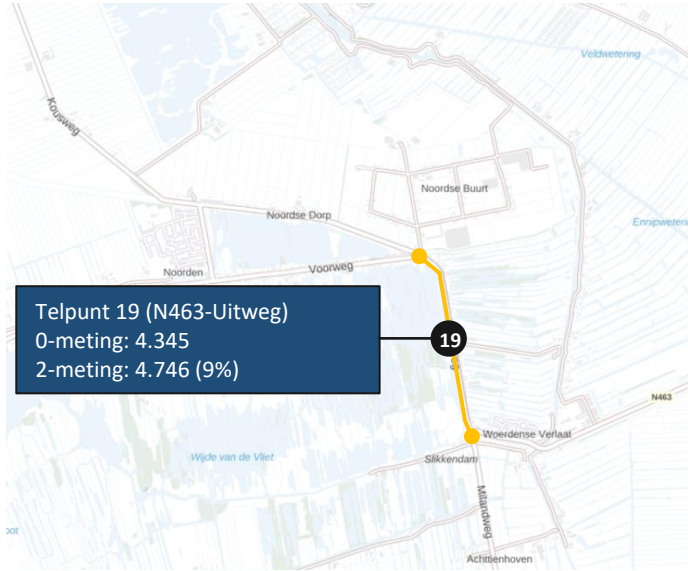
19. N463-Uitweg						
Werkdagintensiteit auto	4.345	4.746	401	9%	-33	-1%

De opvallendheden uit de tabel zijn hieronder tekstueel toegelicht:

- Op bijna alle gemeentelijke wegen is tijdens de 2-meting de auto-intensiteit afgenomen ten opzichte van de 1-meting. Het is niet duidelijk waar deze afname door komt, tijdens de 2-meting hebben geen (langdurende) wegwerkzaamheden plaatsgevonden.
- Met uitzondering van de Aarlanderveenseweg is op alle wegen de fiets-intensiteit afgenomen ten opzichte van de 1-meting. Het is niet duidelijk waar deze afname door komt, maar de tijd van het jaar en de weersomstandigheden kunnen van invloed zijn op de aantallen.
- Het gemotoriseerde verkeer op de Zierendeweg is gemiddeld over de twee telpunten 5 en 7 met ca. 37% afgenomen ten opzichte van de 1-meting.
- Op de Aarlanderveenseweg is het gemotoriseerd verkeer met 28% procentueel het meest toegenomen. In absolute aantallen gaat het dagelijks om 90 motorvoertuigen.
- De provinciale wegen hebben procentueel geen heel hoge toename, maar in absolute aantallen wordt hier de grootste toename in gemotoriseerd verkeer geregistreerd. Uitschieter daarbij is telpunt 15 op de N207 tussen de rotonde met de N231 en Aardam. Daar worden ten opzichte van de 1-meting circa 900 gemotoriseerde voertuigen meer geregistreerd (zie hiervoor ook punt 2d van de samenvatting verkeersonderzoek in bijlage 1).



Afbeelding 21: Gemiddelde intensiteiten gemotoriseerd verkeer op werkdagen, per telpunt



Afbeelding 22: Nieuw telpunt toegevoegd n.a.v. de 1e evaluatie

De bovenstaande afbeeldingen maken inzichtelijk dat het in de directe omgeving van de Zierendeweg tijdens de 2-meting rustiger is geworden qua gemotoriseerd verkeer en dat dit verkeer zich voornamelijk verplaatst naar het tracé Treinweg – Kortsteekterweg – Lindenhovestraat en de provinciale wegen.

Tijdens de 1^e evaluatie is verzocht om een extra telpunt op te nemen. Dit telpunt ligt ten oosten van Nieuwkoop en is weergegeven in afbeelding 22.

5.2 MELDINGEN EN KLACHTEN

Gedurende het onderzoek zijn meldingen verzameld die zijn binnengekomen via Mappinion. Daarnaast heeft de gemeente via hun eigen kanalen diverse meldingen ontvangen.

Mappinion

In de periode 10 juli 2022 tot 2 december 2022 zijn in totaal twee meldingen binnengekomen. Het is vanwege het beperkt aantal meldingen niet mogelijk om hier valide uitspraken over te doen. Desondanks zijn de geregistreerde meldingen samengevat in onderstaande punten en voorzien van reactie.

- Een bewoner binnen de gemeente Nieuwkoop geeft aan dat hij een dubbele reistijd ervaart om via de N11 te rijden. Wanneer hij via de Treinweg rijdt, legt hij minder kilometers af maar is er alsnog sprake van een lange reistijd. Hij heeft begrip voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers op de Zierendeweg, maar vindt het aangeboden alternatief niet voldoende.
Reactie: Uit de verkeersstudie die vooraf ging aan de proefafsluiting is gebleken dat de reistijd tussen Nieuwkoop en de N11 via de route via de N231-N207- N11 in vergelijking met de route via de Zierendeweg en Buitenkerk of Akerboomseweg, in tijd iets minder of meer is, afhankelijk van de locatie in Nieuwkoop.

- Een bewoner binnen de gemeente Nieuwkoop geeft aan dat sprake is van sociale onveiligheid voor fietsers op de Zierendeweg. Volgens de respondent is er geen sociale controle meer wegens het ontbreken van medeweggebruikers. Hierdoor is de Zierendeweg volgens de respondent een onprettige fietsroute geworden.
Reactie: Er zijn in de gemeente ook andere fietsroutes in het buitengebied zonder autoverkeer, waar sociale veiligheid niet of nauwelijks aan de orde is.

Meldingen gemeente

Tijdens de 2-meting van de proefafsluiting zijn meldingen binnengekomen van bewoners uit andere gemeenten. In deze meldingen geven zij aan het wel of niet eens te zijn met het besluit om de Zierendeweg af te sluiten. Daarnaast zijn bezwaarschriften, inclusief verweer, weergegeven in bijlage 6. Onderstaande meldingen zijn bij de gemeente binnengekomen tijdens de 2-meting:

- Anoniem: Meerdere bewoners van de gemeente Nieuwkoop hebben aangegeven dat zij tegen de afsluiting van de Zierendeweg tussen Zwammerdam en Nieuwkoop zijn. Volgens hen moeten er vele kilometers worden omgereden ten behoeve van het fietsverkeer. Wellicht is het volgens de respondenten een mogelijkheid om de Zierendeweg alleen in de zomermaanden af te sluiten voor autoverkeer, omdat er in de winter minder fietsverkeer is.
Reactie: Verkeer dat gebruik maakt van hoofdwegen moet vaak omrijden om een bestemming te bereiken. Via knooppunten van snelwegen of via ring- en rondwegen is de afstand vaak langer dan via kort routes door steden of dorpen. Maar het massaal gebruiken van de kortere routes brengt verkeershinder en verkeersonveiligheid met zich mee, en vaak ook milieuoverlast in de directe omgeving.
- Anoniem: Het sluijverkeer op het Zuideinde is veel minder met als gevolg dat er amper sprake is van opstoppingen. Voorheen stond het Zuideinde regelmatig vast. Enkele bewoners geven aan dat zij beter slapen door minder verkeerslawaaï. Een bewoner woonachtig aan de Achttienkavels is zeer tevreden over de afsluiting van de Zierende - geen sluijverkeer meer dat via de Zierende richting de N231 wil. Hij ervaart het als minder belastend. Nu de rotonde er ligt op de N231 is er ander verkeer bijgekomen over de Achttienkavels. Verkeer dat niet gerelateerd is aan de afsluiting van de Zierende.
Door de nieuwe rotonde op de N231 rijden er meer bewoners vanuit het dorp Nieuwkoop naar de rotonde van de N231, om via de achttienkavels naar huis te gaan. Dit zijn bewoners van het zuidelijk deel van het Zuideinde tot en met Zuidhoek. Het gaat sneller dan het Zuideinde af te rijden met al zijn obstakels.
Verder vinden mensen het heel prettig om op de fiets naar Bodegraven of Alphen te fietsen over de Zierende, men ervaart het als veiliger. De hele zomer hebben de terrassen vol gezeten met fietsers en motorrijders. Meer dan voorheen. Een positief effect.
Reactie: De proefafsluiting heeft positieve effecten op de verkeerssituatie en verkeershinder op de Zierendeweg en omgeving. Het doel van de proefafsluiting om het effect ervan in beeld te brengen, zowel het negatief als positief effect.

Naast bovenstaande meldingen zijn op 13 september 2022 door de vereniging Eymbert aanvullingen en opmerkingen op de 1^e conceptrapportage aan de gemeente aangeboden. Deze aanvullingen en opmerkingen en de reactie daarop zijn opgenomen in bijlage 5B.

5.3 WAARNEMINGEN

Om de verkeersveiligheid in kaart te brengen, zijn er verspreid over de drie metingen zes waarnemingen op meerdere belangrijke locaties uitgevoerd tijdens de ochtend- en avondspits. De waarnemingen tijdens de 2-meting vonden plaats op 11 oktober 2022 en 3 november 2022. Deze locaties zijn:

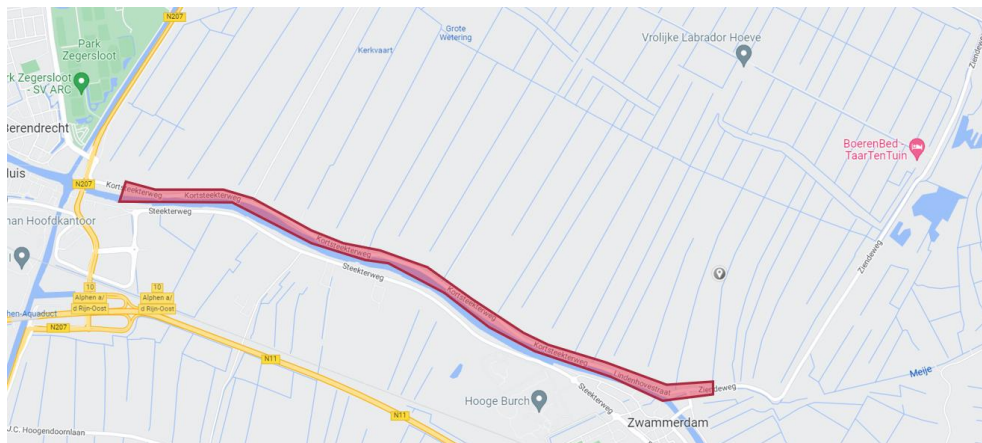
- Het traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat
- Rotonde: N231 – N207
- Kruispunt: Dorpsstraat – N231

De waarnemingen op bovengenoemde locaties hebben plaatsgevonden op de volgende momenten:

- 11 oktober 2022, 07.30 – 09.00uur
- 11 oktober 2022, 15.30 – 17.00uur
- 3 november 2022, 07.30 – 09.00uur
- 3 november 2022, 15.30 – 17.00uur

In deze paragraaf wordt van de belangrijke locaties een algemeen beeld gegeven van de 2-meting ten opzichte van de 1-meting.

5.3.1 Traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat



Afbeelding 23: Traject: Kortsteekterweg en Lindenhovestraat

Op het traject bestaande uit de Kortsteekterweg en de Lindenhovestraat zijn tijdens de 2-meting geen bijzonderheden en weinige andere situaties waargenomen dan tijdens de 1-meting. Net zoals tijdens de 1-meting lijkt het merendeel van de weggebruikers meermaals met een hoge snelheid een langere tijd op een dermate korte volgfstand van hun voorganger te rijden op de 30km/h-weggedeelten. Desondanks was over het algemeen sprake van sociaal

rijgedrag; gemotoriseerd verkeer is bereid om passerend verkeer voor te laten en blijft achter een groep fietsers rijden, en groepen fietsers (voornamelijk scholieren) houden rekening met andere weggebruikers.

Tijdens de waarnemingen van de 2-meting is het tijdens de ochtendspits rustiger dan tijdens de avondspits. Daarnaast zijn er tijdens de 2-meting met name stromen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer waargenomen op de Treinweg. Wat betreft het fietsverkeer gaat het vooral om groepen scholieren. Wat betreft het gemotoriseerd verkeer gaat het vooral om personenauto's. Ten slotte valt het tijdens de eerste waarneming van de 2-meting op dat er minder zicht is door de begroeiing van het openbaar groen. Tijdens de tweede waarneming is dit nauwelijks een probleem meer.

5.3.2 Rotonde: N231 – N207



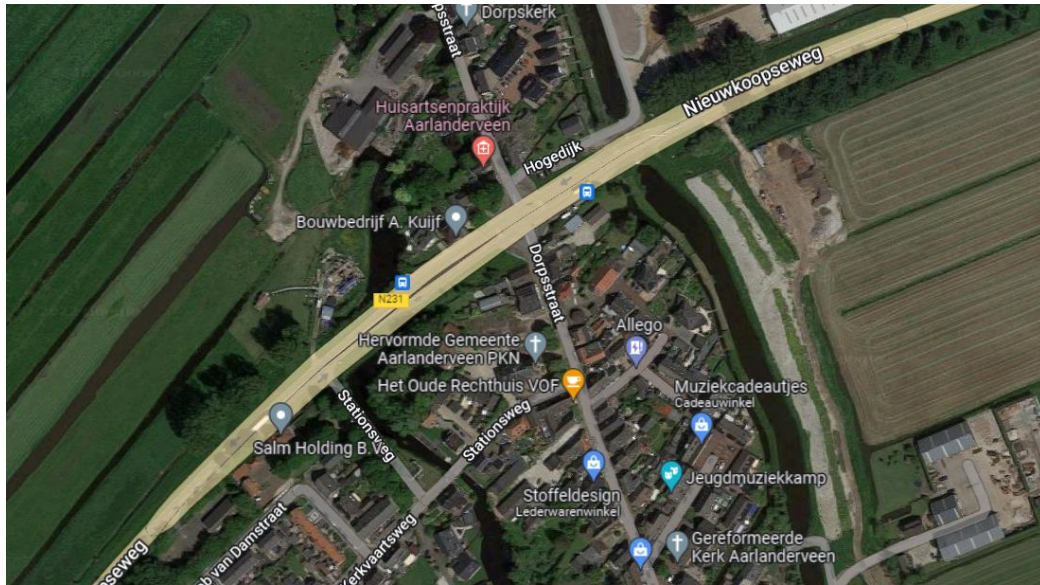
Afbeelding 24: Rotonde N231 – N207

Ook tijdens de 2-meting is op meerdere dagen de verkeerssituatie op en bij rotonde N231 – N207 waargenomen. Een van de waarnemingen is uitgevoerd op 3 november 2022, een dag waarop er landelijk een zware ochtendspits stond. Op de rotonde is het die dag druk, maar er worden geen ongevallen of langdurige congestie waargenomen.

Met name verkeer dat vanaf de N231 de rotonde op wil rijden moet regelmatig wachten. De wachtrij op de N231 is ca. 100 meter lang. Zwaar verkeer heeft de nodige moeite om de rotonde te kunnen oprijden. Hierbij wordt de entree naar de parallelwegen vaak geblokkeerd, waardoor fietsers die willen oversteken zich zigzaggend tussen de auto's door verplaatsen.

Er lijken weinig fietsers te rijden tijdens de schouw.

5.3.3 Kruispunt: Dorpsstraat – N231



Afbeelding 17: Kruispunt N231 - Dorpsstraat

Op dit kruispunt worden weinig andere situaties waargenomen dan tijdens de 1-meting. Veel fietsers die bij het oversteken van de N231 geen gebruik maken van het fietspad maar via de rijbaan rijden. Eenmaal leidt tot een bijna-conflict met een afslaande personenauto. De automobilist heeft de fietsers tijdig in de gaten en remt voldoende af.

Ook tijdens de 2-meting worden voertuigen waargenomen die bij het afslaan naar de Dorpsstraat de ruimte van de middengeleider onvoldoende gebruiken, waardoor achteropkomende voertuigen hard moeten afremmen of uitbuigen via andere delen van het kruisvlak.

Op de N231 wordt veel vrachtverkeer waargenomen, met name vanuit de noordoostelijke richting. De gemiddelde snelheid lijkt hoog, zowel van het vrachtverkeer als van ander gemotoriseerd verkeer.

5.4 CONCLUSIE 2-METING

Tijdens het tweede deel van de afsluiting van de Zierendeweg is het gebruik van de Zierendeweg door gemotoriseerd verkeer nog verder afgenomen. Ten opzichte van de 1-meting is het aantal fietsers op de Zierendeweg ook afgenomen, dat kan (gelet op de tijd van het jaar) door de weersomstandigheden komen.

De afname van gemotoriseerd verkeer is gunstig voor de verkeersveiligheid op de weg. Minder gemotoriseerd verkeer op de Zierendeweg zorgt voor minder potentiële conflicten. Dagelijks rijden nog enkele honderden weggebruikers over enkele delen van de Zierendeweg, waaronder ontheffingshouders. Deze intensiteiten passen goed bij de inrichting en uitstraling van de Zierendeweg.

Ondanks uitgebreide communicatie over de afsluiting veronderstelt een deel van het fietsverkeer dat op de Zierendeweg helemaal geen gemotoriseerd verkeer meer mag rijden. Dit leidt soms tot onbegrip en irritatie. Enkele omwonenden en gebruikers van de weg vinden dat de Zierendeweg sociaal onveiliger geworden is, omdat er bijna geen verkeer meer op rijdt. Tegelijkertijd zijn er ook diverse positieve berichten binnengekomen over de afsluiting van de Zierendeweg.

Ook tijdens de 2-meting wordt de alternatieve route via de provinciale wegen veel gebruikt. Op alle provinciale wegen in de omgeving is een toename in het gemotoriseerd verkeer te zien, maar daarbij lijkt geen direct verband met de afsluiting van de Zierendeweg te zijn.

Tijdens de waarnemingen in de 2-meting zijn geen verkeersonveilige situaties of langdurige stagnaties waargenomen. Op basis van de waarnemingen is er geen reden om aan te nemen dat de afsluiting op de Zierendeweg voor extra doorstromingsproblemen zorgt. Kortstondige opstoppingen die tijdens de waarnemingen plaatsvinden worden voornamelijk veroorzaakt door zwaar verkeer dat moeite heeft om de rotonde op te komen (N231-N207).

Op het kruispunt Dorpsstraat – N231 zijn tijdens de 2-meting geen knelpunten waargenomen ten aanzien van de doorstroming en geen grote verkeersveiligheidsproblemen. De enige aandachtspunten zijn het risico op terugslag op de N231 als de toegang tot de Dorpsstraat geblokkeerd is en de hoge snelheden van doorgaand verkeer op de N231. Over het gebruik van de N-wegen zijn geen meldingen van omwonenden binnengekomen.

Een deel van het verkeer dat voorheen gebruik maakte van de Zierendeweg, rijdt nu over de Treinweg, Kortsteekterweg en Lindenhovestraat. Op dit tracé zit meer gemotoriseerd verkeer dan voorafgaand aan de proefafsluiting, al is er wel een afname t.o.v. de 1-meting. Tijdens de waarnemingen zijn geen verkeersonveilige situaties of stagnatie geconstateerd. De gemiddelde snelheid blijft ter hoogte van de telpunten echter hoog (op de Kortsteekterweg ca. 51km/h in de 30-km zone).

Potentiële maatregelen voor optimaliseren, naar aanleiding van 2-meting:

- Het wordt aanbevolen om fietsverkeer dat van de Zierendeweg gebruik maakt, duidelijk te maken dat zij op de Zierendeweg nog steeds gemotoriseerd verkeer kunnen tegenkomen, zij het verkeer met een ontheffing.
- Met name op het tracé Lindenhovestraat-Kortsteekterweg-Treinweg wordt (te) hard gereden. Het wordt aanbevolen om het attentieniveau van de maximum toegestane snelheid te verhogen of om snelheidsremmers te plaatsen, ter verbetering van de (objectieve én subjectieve) verkeersveiligheid van met name fietsverkeer.

5.5 2^E EVALUATIEBIJEENKOMST

Op 13 december 2022 is in het gemeentehuis van Alphen aan den Rijn de 2^e evaluatiebijeenkomst gehouden. Bij deze evaluatie waren enkele tientallen genodigden aanwezig. Uit de evaluatie zijn meerdere actiepunten naar voren gekomen:

Gemeente Alphen aan den Rijn

1. Uitzoeken of en waar een mail van vereniging Eymbert is binnengekomen met daarin de opmerkingen over de eerste versie van de conceptrapportage.

Actie: De betreffende mail is gevonden. De opmerkingen m.b.t. de rapportage worden doorgenomen en afhankelijk van de beoordeling verwerkt in de rapportage. Daarnaast krijgt vereniging Eymbert separaat via mail terugkoppeling op hun opmerkingen.

2. Het standpunt van IVN Nieuwkoop opvragen en meenemen in de rapportage.
Actie: Er is contact opgenomen met IVN Nieuwkoop. IVN Nieuwkoop geeft aan - in tegenstelling tot berichtgeving vanuit vereniging Eymbert tijdens de evaluatiebijeenkomst – géén standpunt in te nemen t.a.v. de proefafsluiting op de Zierendeweg. Individuele leden kunnen uiteraard wel verschillende standpunten hebben.
3. Terugkoppeling geven aan de aanwezigen over het verwerken van opmerkingen en aandachtspunten tijdens de evaluatiebijeenkomst.
Actie: De opmerkingen en aandachtspunten uit de 2^e evaluatiebijeenkomst zijn verwerkt en aan de rapportage toegevoegd.
4. Checken of in het vooronderzoek een bijdrage is opgenomen over ondernemers aan de Meije in Nieuwkoop.
Actie: Gecontroleerd, er is niet specifiek een bijdrage opgenomen over ondernemers aan de Meije in Nieuwkoop.

DTV Consultants

1. Zinsnede in de rapportage opnemen over het onderhoud aan wegen in de omgeving dat in de afgelopen periode heeft plaatsgevonden.
Actie: Aan de rapportage is paragraaf 5.7 toegevoegd. Deze paragraaf richt zich specifiek op onderhoud aan wegen in de omgeving van de Zierendeweg.
2. Aan het overzicht met ongevallen de ongevallen toevoegen met uitsluitend blikshade, voor een vollediger beeld.
Actie: Aan het overzicht met ongevallen zijn de ongevallen met uitsluitend blikshade toegevoegd.
3. Terugkoppeling geven aan de aanwezigen over het verwerken van opmerkingen en aandachtspunten tijdens de evaluatiebijeenkomst.
Actie: De opmerkingen en aandachtspunten uit de 2^e evaluatiebijeenkomst zijn verwerkt en aan de rapportage toegevoegd.

Van de 2^e evaluatiebijeenkomst is een verslag gemaakt, apart van deze notitie. Een samenvatting van de 2^e evaluatie is opgenomen in bijlage 9.

5.6 ONGEVALLLEN

Ter aanvulling op de tellingen, waarnemingen en ontvangen meldingen tijdens de drie meetperiodes is gekeken naar de ongevallendata van Alphen aan den Rijn. Met als reden te onderzoeken of het afsluiten van de Zierendeweg van invloed is geweest op de hoeveelheid ongevallen in de omgeving. Daarbij moet worden opgemerkt dat het erg lastig is om aan te tonen dat een enkel ongeval dat heeft plaatsgevonden te koppelen is aan de proefafsluiting.

Maar in het geval dat het aantal ongevallen na de afsluiting met hoge cijfers is toegenomen, dan moet die situatie uiteraard onderzocht worden.

In de afbeeldingen 22 en 23 worden de geregistreerde ongevallen¹⁰ weergegeven in de periodes 2019-2021 en 2022 (vanaf april, na het inwerkingtreden van de proefafsluiting). Het betreft zowel ongevallen met letsel of dodelijke afloop als ongevallen met (uitsluitend) blichschade. Ongevallencijfers van de gemeente Nieuwkoop zijn hierin niet meegenomen.



Afbeelding 21: Locaties van ongevallen 2019-2021 (in blauw) en de locatie van de proefafsluiting (in rood)

¹⁰ Voor de geregistreerde ongevallen is gebruik gemaakt van de beschikbare data uit ViaStat.



Afbeelding 22: Locaties van ongevallen april t/m 22 november 2022 (in blauw) en de locatie van de proefafsluiting (in rood)

Voorafgaand aan de afsluiting is op de Zierendeweg 1 ongeval geregistreerd. Tijdens de afsluiting zijn hier geen ongevallen geregistreerd.

Op de Kortsteekterweg, ter hoogte van de Molenviergang, zijn in de periode 2019-2021 2 ongevallen geregistreerd. Op dezelfde locatie is in 2022 ook 1 ongeval geregistreerd.

Op de kruising Nieuwkoopseweg (N231) – Dorpsstraat Aarlanderveen zijn in de periode 2019-2021 2 ongevallen geregistreerd. Tijdens de afsluiting zijn hier geen ongevallen geregistreerd.

Tijdens de afsluiting is op de Nieuwkoopseweg (N231) ter hoogte van de Achtermiddenweg 1 ongeval geregistreerd. Voorafgaand aan de afsluiting zijn hier geen ongevallen geregistreerd.

De bovenstaande cijfers laten zien dat er weinig verschil zit in de aantallen geregistreerde ongevallen voorafgaand en tijdens de proefafsluiting.

5.7 ONDERHOUD AAN WEGEN

Tijdens de 2^e evaluatiebijeenkomst is door aanwezigen aangegeven dat eventueel onderhoud aan wegen in de omgeving van de Zierendeweg moet worden meegenomen in het onderzoek. Onderhoud aan wegen die sinds de proefafsluiting als voornaamste alternatief gelden voor weggebruikers kan leiden tot meer of andere omrijdbewegingen.

Navraag bij de gemeente Alphen aan den Rijn leert dat tijdens de 1-meting en 2-meting alleen op de Aarlanderveenseweg werkzaamheden zijn uitgevoerd, waarbij de weg enkele malen korte tijd was afgesloten.

5.8 SLOTCONCLUSIE

De verkeerssituatie op de Zierendeweg is door de proefafsluiting veiliger geworden. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Zierendeweg is sterk afgenomen, de hoeveelheid fietsverkeer is er juist toegenomen. Met de proefafsluiting is niet alleen de verkeersveiligheid verbeterd, maar ook de leefbaarheid, zowel voor omwonenden als andere weggebruikers en de aanwezige fauna. Parallel aan de vermindering van gemotoriseerd verkeer op de Zierendeweg worden toenames van gemotoriseerd verkeer op enkele omliggende wegen geconstateerd. We zien een toename van verkeer op de provinciale wegen N207 en N231, maar deze wegen hebben een grote verkeerscapaciteit en kunnen de toename vooralsnog zonder problemen aan. Deze toename van verkeer lijkt niet alleen het gevolg van de afsluiting van de Zierendeweg, gelet op de gelijktijdige flinke toename op de N207 ten noorden van Alphen aan den Rijn.

Daarnaast is er een toename op de N463 (Uitweg) ten oosten van Nieuwkoop. Het aantal getelde motorvoertuigen op deze weg tijdens de proefafsluiting was echter lager dan het gemiddeld aantal getelde motorvoertuigen in 2019.

De verkeerstoename op de Lindenhovestraat, Kortsteekterweg en de Treinweg is procentueel hoog, maar in absolute aantallen acceptabel. Wel vraagt de verkeersveiligheid op deze drie wegen om aandacht. Dit komt vooral door hogere snelheden op een aantal wegvakken. Dit kwam ook naar voren in een aantal meldingen en klachten.

Door weggebruikers die voor de proefafsluiting van de Zierendeweg per motorvoertuig vaker van de weg gebruik maakten, is vooral het omrijden als groot nadeel genoemd. Het aantal kilometers naar diverse bestemmingen is toegenomen en ook de reistijd kan daarbij zijn toegenomen. Daarnaast werd genoemd dat bepaalde andere wegen door de proefafsluiting drukker zouden zijn geworden wat zou kunnen leiden tot meer verkeersonveiligheid op deze wegen.

Indien wordt besloten tot definitieve afsluiting van de Zierendeweg, dan wordt aanbevolen om ter hoogte van de Lindenhovestraat, Kortsteekterweg en de Treinweg aanvullende maatregelen te nemen om ook daar de verkeersveiligheid van met name fietsverkeer te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld door snelheid attentie of snelheid reducerende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1, TELLOCATIES EN SAMENVATTING VERKEERSONDERZOEK



Samenvatting verkeersonderzoek

Inleiding

De proefafsluiting op de Zierendeweg is gestart op vrijdag 8 april 2022 en beëindigd op 5 januari 2023. Tijdens de proefafsluiting is de Zierendeweg over een kort gedeelte ten zuiden van de Zierendeweg afgesloten geweest voor alle motorvoertuigen m.u.v. ontheffinghouders, brommobielen en landbouwvoertuigen. Voor landbouwvoertuigen en brommobielen is er geen geschikte alternatieve route.

Volgens de verkeersstudie die vooraf ging aan de proefafsluiting zullen de meeste doorgaande motorvoertuigen op de Zierendeweg (t.h.v. vak 1 op de kaart, circa 1.750 mvt/etmaal in 2019) na afsluiting van de Zierendeweg gebruik gaan maken van de route via de N231-N207-N11 (vak 2 op de kaart, circa 1.000 mvt/etmaal extra) en zal een deel gebruik gaan maken van de alternatieve route via de N231-Treinweg-Kortsteekterweg-Lindhovestraat (3 op de kaart, circa 350 à 400 mvt/etmaal extra). Daarnaast zal een deel gebruik gaan maken van de Steekterweg (4), Noordenseweg - Uitweg/N463 (5), Oostkanaalweg (6) en anders. Daarbij gaat het om beperkte aantallen (circa 200 mvt/etmaal of minder).



Figuur 3: Kaart met alternatieve routes (2,3,4,5,6) voor Zierendeweg (1)

Het afsluiten van de Zierendeweg heeft volgens de verkeersstudie een gewijzigde rijafstand en reistijd tot gevolg voor motorvoertuigen tussen Nieuwkoop en Zwammerdam, Bodegraven en verder:

- Tussen de Kennedylaan in Nieuwkoop en de Spoorlaan in Zwammerdam is dat via de route Treinweg-Kortsteekterweg-Lindhovestraat circa 4,5 km langer (totaal circa 10,9 km) met 2 à 6 minuten meer reistijd (totaal 14 à 20 minuten) dan via de Zierendeweg. Voor herkomsten en bestemmingen in Nieuwkoop dichterbij de Zierendeweg kan dat verschil in reistijd toenemen tot gemiddeld 8 min. meer (reistijd gemiddeld 18 minuten) en bijna 7 km meer rijafstand (lengte circa 11,8 km).
- Tussen de Kennedylaan en oprit N11 centrum Bodegraven is dat via de route N231-N207-N11 circa 4,4 km langer (totaal circa 14,6 km) met 0 tot 8 minuten minder

reistijd (totaal 12 à 16 minuten) dan via de Zierendeweg en vervolgens Buitenkerk of Akerboomseweg. Voor herkomsten en bestemmingen in Nieuwkoop dicht bij de Zierendeweg is het verschil in reistijd enkele minuten meer of minder en bijna 7,5 km meer rijafstand (lengte circa 15 km).

Volgens de verkeersstudie is 8% van de motorvoertuigen op de Zierendeweg verkeer tussen Nieuwkoop en Zwammerdam. Daarnaast zal er nog een klein deel van het verkeer in de omgeving van Zwammerdam moeten zijn, bijvoorbeeld in de Meije. Het overgrote deel van het verkeer heeft een herkomst of bestemming elders en heeft dus geen of beperkt tijdverlies door het omrijden.



Figuur 4: 19 Telpunten om het verkeer te monitoren

Voor en tijdens de proefafsluiting is er onderzoek gedaan naar de effecten van de proefafsluiting op de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op wegen waar volgens de verkeersstudie de effecten van de proefafsluiting het meest merkbaar zouden zijn. In de periode van 7 maart 2022 t/m 13 november 2022 zijn hiervoor verkeersstellingen gedaan op 19 telpunten in de omgeving van de Zierendeweg (zie kaart met telpunten), waarvan 2 telpunten op de Zierendeweg zelf. Telpunt 19 op de Uitweg/N463 ten oosten van Nieuwkoop is later toegevoegd. Daarnaast zijn er in het gebied voor en tijdens de proefafsluiting waarnemingen gedaan van de verkeerssituatie. Gedurende de zomerperiode is er op minder punten geteld en zijn er geen waarnemingen gedaan.

Verder hebben bewoners en bedrijven in het gebied waar volgens de verkeersstudie gevolgen voor de verkeerssituatie kunnen ontstaan, hun meningen en meldingen over verkeerssituaties en hinder direct kunnen doorgeven via een interactieve kaart (Mappinion) of via een apart telefoonnummer. Meldingen door anderen liepen via de het meldsysteem van de gemeente of rechtstreeks naar de betrokken medewerkers van de gemeente.

Er zijn gedurende de proefafsluiting 2 evaluatiebijeenkomsten georganiseerd, waar de resultaten van tellingen, waarnemingen, meningen en meldingen zijn gepresenteerd. Voor deze evaluatiebijeenkomsten zijn uitgenodigd:

- bewoners en bedrijven waar volgens de verkeersstudie de effecten van de proefafsluiting het meest merkbaar zouden zijn;
- belangenorganisaties waarvan de meeste ook betrokken zijn bij de verkenning naar maatregelen op de Zieldeweg;
- enkele overige bewoners en bedrijven die zich hebben aangemeld voor de bijeenkomst(en).

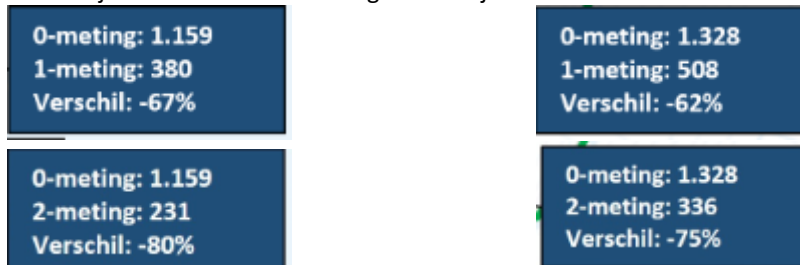
Alle resultaten van het verkeersonderzoek, de meldingen en samenvattingen van de evaluatiebijeenkomsten zijn opgenomen in het rapport “Monitoring proefafsluiting Zieldeweg”. Ook is in dit rapport een samenvatting van eerder ingediende bezwaren meegenomen. De ingediende bezwaren hebben niet geleid tot het stoppen met de proef. Wel loopt er nog een rechtszaak tegen de inmiddels beëindigde proefafsluiting. De uitspraak zal dan ook geen gevolgen hebben voor de proefafsluiting, maar mogelijk wel voor een eventueel besluit over een definitieve afsluiting.

Resultaten verkeersonderzoek

Uit tellingen en waarnemingen is gebleken dat de proefafsluiting niet heeft geleid tot onacceptabele verkeerssituaties op wegen in de omgeving.

De tellingen

- a. Het gemotoriseerd verkeer op de Zieldeweg is uiteraard flink afgenomen t.o.v. de 0-meting. Zie de resultaten met een vergelijking van het gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal op werkdagen tussen de 0 meting in maart 2022 voor de afsluiting en de 1 meting in het voorjaar van 2022 en 2 meting in het najaar van 2022.



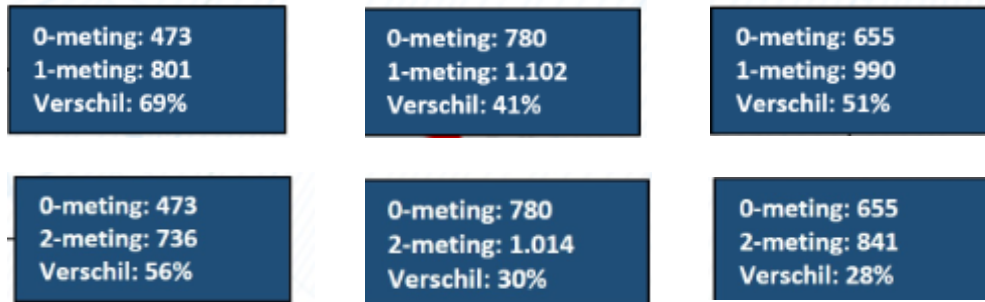
Telpunt 5: Zieldeweg bij Zuideinde

Telpunt 7: Kortsteekterweg bij Lindenhovestraat

Opvallend is dat tijdens de 0-meting in maart 2022 er op werkdagen circa 500 mvt per etmaal minder op de Zieldeweg reden dan in 2019. Dat is bijna 30% minder.

Via de telpunten op de Zieldeweg rijdt nog bestemmingsverkeer, een beperkt aantal ontheffinghouders van het verbod op motorvoertuigen en een deel dat het verbod niet heeft gezien of genegeerd. Tijdens de 1-meting zijn er door de camera's bij de afsluiting gemiddeld 100 doorrijders per dag vastgelegd, waarvan gemiddeld 25 ontheffinghouders. Tijdens de 2^e periode waren dat gemiddeld 60 doorrijders waarvan gemiddeld 25 ontheffinghouders.

- b. Het gemotoriseerd verkeersop de route Treinweg - Kortsteekterweg – Lindenhovestaat is flink toegenomen t.o.v. de 0-meting.



Telpunt 14 : Treinweg

Telpunt 11 Kortsteekterweg

Telpunt 10 Lindenhovestraat

Bij de 2 meting is de toename t.o.v. de 0-meting iets minder dan bij de 1-meting. De toename in de 2^e meting is 250 à 300 mvt/etmaal. Dat is iets minder dan is voorspeld in de verkeersstudie (350 à 400 mvt/etmaal).

De verkeerstoename op de Lindenhovestraat, Kortsteekterweg en de Treinweg is procentueel hoog, maar in absolute aantallen acceptabel. Tijdens de waarnemingen zijn geen verkeersonveilige situaties of stagnatie geconstateerd. Wel kan de verkeersveiligheid op deze drie wegen onder druk komen te staan. Dit komt vooral door te hoge snelheden op een aantal wegvakken (ook voor de proefafsluiting). Daarnaast is er door een toename van verkeer meer kans op bermschade. Hoge snelheden en bermschade zijn aandachtspunten voor deze wegen zowel met als zonder afsluiting van de Zieldeweg. Bij definitieve afsluiting wordt de prioriteit voor maatregelen wel hoger. Op de Treinweg rijdt nu nog veel fietsverkeer, maar dat zal met de komst van de fietsbrug over het Aarkanaal flink afnemen.

- c. Het gemotoriseerd verkeer op de N231 tussen de Aarlanderveen en de Treinweg is ook toegenomen t.o.v. de 0-meting.



Telpunt 17: N231 ten westen van Aarlanderveen

N.B. In 2019 reden er op werkdagen gemiddeld circa 9.250 mvt/etmaal op telpunt 17 en 9.450 mvt/etmaal op telpunt 18. Dat is dus circa 150 à 200 mvt/etmaal meer dan bij de 0-meting.

Bij de 1 meting is de toename op telpunt 17 circa 600 mvt/etmaal waarvan een deel via de aansluitende Treinweg rijdt (toename ruim 300 bij de 1 meting) en deel via de aansluitende N207 richting N11 (toename ruim 1.200, grotendeels door andere oorzaak, zie punt d.).

Bij de 2 meting is er een toename van bijna 1.100 mvt/etmaal, dus bijna 500 extra t.o.v. de 1 meting, terwijl de afname op de Zieldeweg bij de 2-meting circa 150 mvt/etmaal is t.o.v. de 1 meting. Een deel is vermoedelijk gevolg van een verkeerstoename sinds maart 2022. In maart 2022 was al geconstateerd dat er veel minder motorvoertuigen op de Zieldeweg reden dan in 2019. Zie over de extra toename bij de 2-meting ook de toelichting bij punt d.

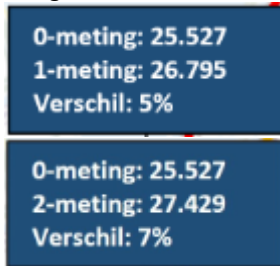
In de verkeersstudie (zie inleiding) was de verwachting dat de toename op de N231 als gevolg van de afsluiting van de Zierendeweg circa 1.000 mvt/etmaal zou zijn. Het aantal van 1.100 mvt/etmaal bij meting 2 ligt dus iets hoger. Hoewel er een flinke toename is op de N231, heeft deze weg nog voldoende verkeerscapaciteit en kan de weg het extra verkeer zonder problemen verwerken.

Tijdens waarnemingen op het kruispunt N231- Dorpsstraat te Aarlanderveen lijkt het gebruik van de Dorpsstraat en de uitwisseling tussen de Dorpsstraat en de N231 drukker te zijn geworden sinds de proefafsluiting. Dit komt mogelijk doordat bestemmingsverkeer in de Dorpsstraat, Zuideinde en omgeving dat voorheen via de Zierendeweg in en uit de richting Zwammerdam reed, nu via de N231 moet rijden en mogelijk wat verkeer uit Nieuwkoop dat nu deze route gebruikt van en naar de N231. Overigens is dat niet logisch omdat de routes vanuit Nieuwkoop rechtstreeks naar de N231 korter en sneller zijn. Het aantal getelde auto's op het Zuideinde voor en na de afsluiting is laag en ligt tussen de 200 en 300 mvt/etmaal (zie punt f.).

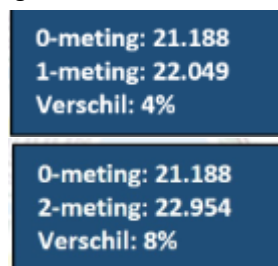
De extra uitwisseling veroorzaakt geen problematische stagnaties op de doorgaande richting en verkeer inclusief fietsers en voetgangers vanuit de Dorpsstraat heeft voldoende ruimte om de N231 over te steken. De snelheid van het doorgaande verkeer lijkt wel boven de toegestane 50km/h te liggen (zowel voor als tijdens de proefafsluiting).

Er zijn ook waarnemingen gedaan op het kruispunt N231-N207 (rotonde). Zie hiervoor punt d.

- d. Het gemotoriseerd verkeer op de N207 is ook toegenomen t.o.v. de 0-meting



Telpunt 15: N207 ten zuiden van N231



Telpunt 16: N207 ten noorden van N231

N.B: In 2019 reden er op werkdagen gemiddeld circa 26.000 mvt/etmaal op telpunt 15 en circa 21.700 mvt/etmaal op telpunt 16. Dat is circa 500 mvt/etmaal meer dan bij de 0-meting.

De grote toename op de N207 ten zuiden en ten noorden van de N231 bij de 1 meting (ruim 1.250 en 850 mvt/etmaal) kan niet alleen worden verklaard uit de afsluiting van de Zierendeweg. Uit telgegevens van de N207 ten noorden van Alphen aan den Rijn (de Zegerbaan) van voor en na de afsluiting blijkt dat op deze weg in april 2022 tijdens de 1 meting een toename van circa 1.000 mvt/etmaal is ten opzichte van maart 2022 tijdens de 0-meting. De oorzaak van deze toename is niet bekend maar zal geen gevolg zijn van de afsluiting van de Zierendeweg.

Uit het verschil tussen de toename op de N207 ten zuiden en ten noorden van de N231 bij de 1-meting (circa 400 mvt/etmaal. meer toename aan de zuidzijde t.o.v.

de noordzijde) is mogelijk wel het effect van de afsluiting van de Zierendeweg te zien. Op de N231 reden bij de 1-meting circa 600 mvt/etmaal meer waarvan een deel via de Treinweg reed (toename ruim 300 mvt/etmaal bij de 1 meting) en een dus een deel via de N207 ten zuiden van de N231.

Bij de 2-meting is het effect van de afsluiting niet duidelijk meer te zien (zie tabel onder). Op de N231 en N207 ten zuiden van de N231 reden er bij de 2-meting respectievelijk 500 en 625 mvt/etmaal meer dan bij de 1-meting en 125 mvt/etmaal minder op de Treinweg. Maar er reden bij de 2-meting ook 900 mvt/etmaal meer op N207 ten noorden van de N231 ten opzichte van de 1-meting, dus dat veroorzaakt op zich ook een extra toename op de N231 en N207 ten zuiden van de N231. Een deel van deze toename komt van de N207 Zegerbaan (+ 200) en deel kan komen van de aansluitende N460 richting Ter Aar. Volgens de verkeersstudie zou deze weg met de aansluitende wegen N461 en N462 iets drukker kunnen worden (max. 200 mvt/etmaal) door de afsluiting van de Zierendeweg

\ periode weg \	0-meting	verschil 1 meting	verschil 2 meting	verschil 1-2 meting
Zierendeweg	1.250	- 800	-950	-150
Treinweg	473	+ 325	+ 250	-125
N231	9.068	+ 600	+1.100	+ 500
N207-zuid N231	25.527	+ 1.250	+ 1.900	+ 650
N207-noord N231	21.188	+ 850	+ 1.750	+ 900
N207 Zegerbaan	14.294	+ 1.000	+ 1.200	+ 200

Tijdens waarnemingen op het kruispunt N207 – N231 (rotonde) is gebleken dat wachtrijen op de N231 voor de rotonde onder andere worden veroorzaakt door vrachtverkeer dat moeite heeft om richting de N207 zuid (drie kwart) af te slaan. Doordat de rotonde uitgevoerd is als turborotonde moet zwaar verkeer de eerste rijstrook oversteken om richting de N207 zuid te gaan.

Sinds de proefafsluiting is het drukker geworden op de rotonde. Uit de tellingen bleek al dat er bij de 1-meting vooral een flinke toename was op de N207 die voor een groot deel niet lijkt te zijn veroorzaakt door de proefafsluiting van de Zierendeweg.

De wachtrijen op de N231 in de ochtendspits zijn iets langer geworden Tijdens een waarneming is gemeten dat het ca. 2 minuten duurt voordat de wachtrij opgelost is. Dit komt overeen met vastgelegde reistijdgegevens van Google-maps. Bij extreem drukke ochtendspitsen kan dit nog wat langer zijn (4 minuten extra bij drukste ochtendspits op 17-11-2022 volgens gegevens Google-maps). Op de andere takken van de rotonde is de doorstroming vrijwel gelijk gebleven. Vanaf de wegen N207 noord en zuid ontstond er in de avondspits wel enkele keren een terugslag op de rotonde door vertraging vanuit uit verderop gelegen kruispunten. De rotonde loopt dan in enkele seconden vol, de drukte lost meestal in enkele minuten op. Door de terugslag op de rotonde vanuit de N207-N460 liep het tijdens de waarneming éénmaal zelfs vol tot op de N231. Waarschijnlijk bij een brugopening van de Zegerbrug in de N207-Zegerbaan.

- e. Naar aanleiding van meldingen van een flinke toename van het aantal motorvoertuigen op de route ten oosten van de Nieuwkoop zijn bij de provincie ook telgegevens opgevraagd van de N463/Uitweg tussen Noorden en Woerdense Verlaat.

<p>Telpunt 19 (N463-Uitweg) 0-meting: 4.345 1-meting: 4.779 (10%)</p>	<p>Telpunt 19 (N463-Uitweg) 0-meting: 4.345 2-meting: 4.746 (9%)</p>
-------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------

Telpunt 19: N231 ten westen van Aarlanderveen

N.B. In 2019 reden er op werkdagen gemiddeld circa 4.900 mvt/etmaal op telpunt 19. Dat is dus circa 550 mvt/etmaal meer dan bij de 0-meting.

Bij de 2-meting reden er dus circa 400 mvt/etmaal op de N463 Uitweg dan bij de 0-meting. Dit is meer dan werd voorspeld in de verkeersstudie (toename minder dan 200 mvt/etmaal). Het aantal is wel lager dan in 2019 en heeft geen geregistreerde (extra) verkeersoverlast veroorzaakt.

- f. Op de overige telpunten was er op werkdagen sprake van een beperkte afname of toename Er was een (beperkte) toename bij de 2-meting t.o.v. de 0-meting op:
- Telpunt 1: Achttienkavels te Nieuwkoop: 1.020 -> 1.148 mvt/etmaal;
 - Telpunt 2: Aarlanderveenseweg te Aarlanderveen: 315 -> 409 mvt/etmaal;
 - Telpunt 12: Kortsteekterweg te Alphen aan den Rijn: 725 -> 736 mvt/etmaal;
 - Telpunt 13: Steekterweg te Zwammerdam: 3.247 -> 3.296 mvt/etmaal;
 - Telpunt 18: N231 bij Nieuwkoop: mvt/etmaal: 9.294 -> 9.950 mvt/etmaal;

Bij telpunt 18 is de toename minder dan bij telpunt 17 (zie punt c.). Bij telpunt 18 zit verkeer wat eerder via het Zuideinde te Nieuwkoop naar de Zierendeweg reed. Bij de 1-meting was er bij telpunt 2 geen toename. Wat de oorzaak hiervan in de 2^e periode is, is niet duidelijk. Bij telpunt 1 was er nauwelijks verschil tussen 1^e en 2^e periode.

En een afname bij de 2-meting t.o.v. de 0-meting op de:

- Telpunt 3: Zuideinde te Nieuwkoop bij Zierendeweg (1.347 -> 1.088 mvt/etmaal);
- Telpunt 4: Zuideinde te Aarlanderveen bij Zierendeweg (290 -> 237 mvt/etmaal);
- Telpunt 6: Achtermiddenweg bij Zierendeweg (150 -> 106 mvt/etmaal);
- Telpunt 8: Buitenkerk te Zwammerdam (1.266 -> 893 mvt/etmaal);
- Telpunt 9: Akerboomseweg te Zwammerdam (1.404 -> 1.150 mvt/etmaal).

Duidelijk is dat de afsluiting van de Zierendeweg niet heeft geleid tot veel sluipverkeer op het Zuideinde en de Achtermiddenweg. Wel kan de afsluiting hebben geleid tot iets meer verkeer op het Zuideinde en de Achtermiddenweg nabij de N231. Bestemmingsverkeer van deze wegen dat voorheen via de Zierendeweg in en uit de richting Zwammerdam reed, moest tijdens de afsluiting via de N231.

Het aantal motorvoertuigen op de Buitenkerk en Akerboomseweg in Zwammerdam is bij de 2-meting met totaal 650 mvt/etmaal minder nog verder afgenomen dan bij de 1-meting met circa 350 mvt/etmaal minder. Dit zal verband houden met minder motorvoertuigen op de route Treinweg – Kortsteekterweg – Lindenhovestraat en op de Zierendeweg zelf bij de 2-meting t.o.v. de 1-meting.

BIJLAGE 2, TELLINGEN 0-METING

Rijlabels	8 - 20 maart	21 maart - 7 april
1. ACHTTIENKAVELS		
Werkdagintensiteit auto	992,00	1048,77
V85	49,20	48,50
Drukste uur	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00
Drukste-uurintensiteit	81,20	90,33
Werkdagintensiteit fiets	171,20	158,77
2. AARLANDERVEENSEWEG		
Werkdagintensiteit auto	325,90	303,47
V85	57,30	57,80
Drukste uur	07:00 - 08:00	15:00 - 16:00
Drukste-uurintensiteit	35,90	31,40
Werkdagintensiteit fiets	711,30	564,03
3. ZUIDEINDE		
Werkdagintensiteit auto	1282,70	1411,20
V85	34,70	34,50
Drukste uur	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00
Drukste-uurintensiteit	122,20	132,77
Werkdagintensiteit fiets	346,50	306,23
4. ZUIDEINDE		
Werkdagintensiteit auto	287,40	292,17
V85	58,50	58,00
Drukste uur	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	30,00	28,03
Werkdagintensiteit fiets	181,00	159,97
5. ZIENDEWEG		
Werkdagintensiteit auto	1158,20	1159,90
V85	64,80	63,10
Drukste uur	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00
Drukste-uurintensiteit	106,10	111,43
Werkdagintensiteit fiets	225,60	181,07
6. ACHTERMIDDENWEG		
Werkdagintensiteit auto	146,50	152,77
V85	27,10	26,40
Drukste uur	15:00 - 16:00	15:00 - 16:00
Drukste-uurintensiteit	15,50	14,33
Werkdagintensiteit fiets	62,90	58,47
7. ZIENDEWEG		
Werkdagintensiteit auto	1338,10	1318,33

V85	57,80	57,10
Drukste uur	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00
Drukste-uurintensiteit	124,30	124,10
Werkdagintensiteit fiets	338,30	302,57
8. BUITENKERK		
Werkdagintensiteit auto	1274,00	1257,63
V85	53,50	52,80
Drukste uur	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00
Drukste-uurintensiteit	123,30	120,33
Werkdagintensiteit fiets	638,80	533,20
9. AKERBOOMSEWEG		
Werkdagintensiteit auto	1367,70	1441,23
V85	34,40	33,90
Drukste uur	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	123,10	128,70
Werkdagintensiteit fiets	249,50	222,20
10. LINDENHOVESTRAAT		
Werkdagintensiteit auto	654,30	655,03
V85	57,10	56,70
Drukste uur	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00
Drukste-uurintensiteit	61,70	60,07
Werkdagintensiteit fiets	492,50	391,23
11. KORTSTEEKTERWEG		
Werkdagintensiteit auto	783,70	776,03
V85	48,60	48,20
Drukste uur	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00
Drukste-uurintensiteit	72,90	70,83
Werkdagintensiteit fiets	514,80	423,13
12. KORTSTEEKTERWEG		
Werkdagintensiteit auto	751,30	697,97
V85	52,60	52,70
Drukste uur	14:00 - 15:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	74,90	62,50
Werkdagintensiteit fiets	822,60	662,07
13. STEEKTERWEG		
Werkdagintensiteit auto	3192,80	3302,07
V85	59,40	58,90
Drukste uur	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	295,20	306,50
Werkdagintensiteit fiets		
14. TREINWEG		

Werkdagintensiteit auto	494,50	450,67
V85	56,20	56,50
Drukste uur	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00
Drukste-uurintensiteit	50,00	46,50
Werkdagintensiteit fiets	422,90	338,97

15. N207

Werkdagintensiteit auto	24939,17	26115,37
V85		
Drukste uur	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	2055,60	2169,94
Werkdagintensiteit fiets		

16. N207

Werkdagintensiteit auto	20696,71	21678,98
V85		
Drukste uur	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	1699,00	1787,35
Werkdagintensiteit fiets		

17. N231

Werkdagintensiteit auto	8841,26	9295,63
V85		
Drukste uur	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	720,80	764,94
Werkdagintensiteit fiets		

18. N231

Werkdagintensiteit auto	9066,16	9521,08
V85		
Drukste uur	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	739,80	786,41
Werkdagintensiteit fiets		

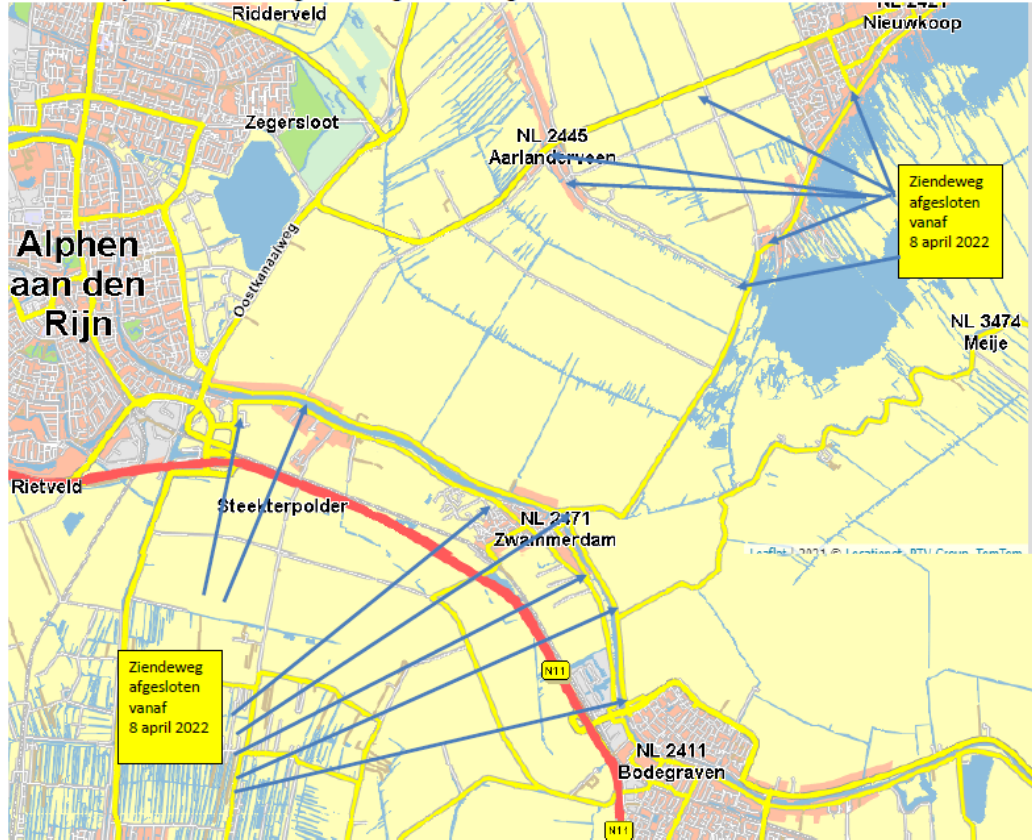
19. N463

Uitgevoerd van 01 maart 2022 t/m 31 maart 2022

Werkdagintensiteit auto	4344,88
V85	
Drukste uur	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	407,10
Werkdagintensiteit fiets	

BIJLAGE 3, LOCATIE BEBORDING VOORAANKONDIGING AFSLUITING ZIENDEWEG

Overzicht tijdelijke bebording afsluiting Zieldeweg



BIJLAGE 4, TELLINGEN 1-METING

Rijlabels	11 - 24 april	25 april - 8 mei	6 juni - 19 juni	20 juni - 10 juli
1. ACHTTIENKAVELS				
Werkdagintensiteit auto	1180,80	1001,20	1081,20	1141,40
V85	48,60	48,80	48,50	48,20
Drukste uur	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00
Drukste-uurintensiteit	94,00	83,10	90,00	87,87
Werkdagintensiteit fiets	225,00	184,10	205,70	
2. AARLANDERVEENSEWEG				
Werkdagintensiteit auto	357,60	250,10	362,30	307,30
V85	57,20	57,70	56,60	57,40
Drukste uur	15:00 - 16:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	14:00 - 15:00
Drukste-uurintensiteit	42,40	21,60	39,30	29,80
Werkdagintensiteit fiets	775,50	454,90	748,80	645,40
3. ZUIDEINDE				
Werkdagintensiteit auto	1237,00	1052,10	1155,10	1196,67
V85	33,50	33,70	31,30	29,60
Drukste uur	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	15:00 - 16:00	14:00 - 15:00
Drukste-uurintensiteit	109,70	91,70	92,80	94,53
Werkdagintensiteit fiets	513,70	388,10	489,60	590,33
4. ZUIDEINDE				
Werkdagintensiteit auto	332,20	285,00	293,50	394,80
V85	56,60	56,70	56,10	55,00
Drukste uur	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	14:00 - 15:00
Drukste-uurintensiteit	37,10	30,30	27,70	38,80
Werkdagintensiteit fiets	284,60	191,20	241,30	480,20
5. ZIENDEWEG				
Werkdagintensiteit auto	438,40	398,30	344,60	333,33
V85	58,00	57,40	56,90	56,20
Drukste uur	15:00 - 16:00	14:00 - 15:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00
Drukste-uurintensiteit	42,40	38,80	31,30	29,93
Werkdagintensiteit fiets	372,60	390,50	459,80	509,40
6. ACHTERMIDDENWEG				
Werkdagintensiteit auto	148,40	142,00	174,70	135,00
V85	25,10	25,10	25,20	25,10
Drukste uur	15:00 - 16:00	14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	15:00 - 16:00
Drukste-uurintensiteit	19,70	15,60	15,90	13,60
Werkdagintensiteit fiets	106,60	85,00	103,30	111,53
7. ZIENDEWEG				
Werkdagintensiteit auto	579,40	528,10	460,40	461,27

V85		52,90	50,80	48,90	48,60
Drukste uur	14:00 - 15:00		16:00 - 17:00	14:00 - 15:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit		53,60	48,80	44,00	40,80
Werkdagintensiteit fiets		519,50	395,90	455,30	515,00
8. BUITENKERK					
Werkdagintensiteit auto		1154,90	1063,30	1074,50	1088,47
V85		50,60	49,80	49,80	50,00
Drukste uur	16:00 - 17:00		16:00 - 17:00	14:00 - 15:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit		101,70	97,20	87,30	98,47
Werkdagintensiteit fiets		824,90	619,00	752,80	760,47
9. AKERBOOMSEWEG					
Werkdagintensiteit auto		1246,00	1105,20	1311,20	1354,77
V85		34,00	34,00	33,40	33,30
Drukste uur	16:00 - 17:00		16:00 - 17:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit		108,30	95,40	109,00	111,40
Werkdagintensiteit fiets		302,00	241,60	285,30	297,80
10. LINDENHOVESTRAAT					
Werkdagintensiteit auto		1052,10	923,00	976,00	1004,73
V85		56,50	56,60	56,20	56,20
Drukste uur	16:00 - 17:00		17:00 - 18:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit		92,80	83,90	82,70	88,07
Werkdagintensiteit fiets		671,90	466,40	568,80	605,20
11. KORTSTEEKTERWEG					
Werkdagintensiteit auto		1197,40	1069,00	1015,25	1123,47
V85		47,40	47,20	47,10	46,70
Drukste uur	16:00 - 17:00		16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit		105,10	93,80	88,00	99,93
Werkdagintensiteit fiets		707,80	495,00	420,25	618,13
12. KORTSTEEKTERWEG					
Werkdagintensiteit auto		964,60	728,50	823,30	823,93
V85		51,10	51,20	49,50	49,80
Drukste uur	14:00 - 15:00		14:00 - 15:00	15:00 - 16:00	14:00 - 15:00
Drukste-uurintensiteit		91,00	66,80	69,60	70,67
Werkdagintensiteit fiets		995,50	653,20	887,40	888,27
13. STEEKTERWEG					
Werkdagintensiteit auto		3248,30	2942,20	3314,20	3263,60
V85		59,50	59,50	58,90	59,10
Drukste uur	16:00 - 17:00		16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit		292,50	264,80	276,80	290,40
Werkdagintensiteit fiets					
14. TREINWEG					
Werkdagintensiteit auto		856,70	726,70	810,40	808,53

V85	56,80	56,40	56,60	56,40
Drukste uur	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	94,20	74,50	76,60	71,20
Werkdagintensiteit fiets	497,00	318,70	457,40	422,40
15. N207				
Werkdagintensiteit auto	27609,00	25724,40	26923,32	26919,31
V85				
Drukste uur	16:00 - 16:59	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	2089,35	2093,57	2164,57	2146,45
Werkdagintensiteit fiets				
16. N207				
Werkdagintensiteit auto	22622,85	20946,20	22164,65	22459,33
V85				
Drukste uur	16:00 - 16:59	16:00 - 16:59	16:00 - 16:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	1699,25	1670,07	1717,79	1659,12
Werkdagintensiteit fiets				
17. N231				
Werkdagintensiteit auto	9979,36	9089,30	9718,13	9851,90
V85				
Drukste uur	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	765,53	752,07	786,71	883,62
Werkdagintensiteit fiets				
18. N231				
Werkdagintensiteit auto	9882,91	8937,70		
V85				
Drukste uur	16:00 - 16:59	17:00 - 17:59		
Drukste-uurintensiteit	764,06	755,79		
Werkdagintensiteit fiets				
19. N463				
Uitgevoerd van 01 juni 2022 t/m 31 juni 2022				
Werkdagintensiteit auto	4778,74			
V85				
Drukste uur	17:00 - 17:59			
Drukste-uurintensiteit	432,23			
Werkdagintensiteit fiets				

BIJLAGE 5A, KLACHT EYMBERT EN REACTIE

Geachte heer/mevrouw,

Sinds de afsluiting is de Zierendeweg gevaarlijker geworden voor fietsers en andere weggebruikers. Er komen steeds meer meldingen binnen van gevaarlijke verkeerssituaties en van onbegrip.

Fietsers denken dat er door de afsluiting geen auto's meer mogen rijden over de Zierendeweg. Dat is niet juist. Daarnaast zijn door de gemeente Alphen aan den Rijn vele ontheffingen afgegeven. Mede hierdoor rijden er nog veel auto's op de Zierendeweg en dat leidt tot veel onbegrip. Fietsers worden daarbij verrast door bijvoorbeeld automobilisten, waaronder de bewoners, die nog gebruik maken van de weg.

Ook tractoren schijnen, nu er geen andere motorvoertuigen meer zijn toegestaan, met hogere snelheid over de Zierendeweg te rijden. Ze hoeven daarbij minder rekening te houden met andere weggebruikers. Dat zorgt voor gevaarlijke situaties. Eén van de bewoners heeft zelfs borden geplaatst om de tractoren te manen om rustiger te rijden.

Andere voorbeelden van gevaarlijke situaties zijn:

- Groepen wielrenners, die 3 breed over de Zierendeweg gaan rijden omdat ze denken dat de weg is afgesloten voor motorvoertuigen. Daarbij worden ze plotseling geconfronteerd met automobilisten of tractoren, die vanuit de tegengestelde richting komen.
- Fietsers, die midden op de weg stil gaan staan en denken dat de weg van fietsers is. Ze houden daarbij geen rekening met het verkeer en zorgen voor gevaarlijke situaties.
- Bewoners, die met de auto op de Zierendeweg rijden en vervolgens een "keelgebaar" krijgen van tegenmoet komende fietsers omdat ze op de Zierendeweg rijden.
- Fietsers, die vanuit Nieuwkoop de Zierendeweg oprijden en onterecht denken dat deze weg een fietspad is. Ze beseffen niet dat automobilisten daar kunnen en mogen rijden.

Als de Zierendeweg weer opengaat, zullen er meer weggebruikers op de weg komen. Die zullen meer rekening met elkaar gaan houden, waardoor de weg weer veiliger wordt. Op dit moment komt, door de afsluiting van de Zierendeweg, het gebruik van de weg niet meer overeen met de inrichting van de weg. Dat zorgt voor gevaarlijke situaties en onbegrip. Kunt u in dit kader de Zierendeweg per direct weer openstellen voor motorvoertuigen?

Reactie:

Fietsers en voetgangers moesten eerst nog wennen aan de nieuwe situatie op de Zierendeweg. Dit kan soms leiden tot onbegrip en situaties waarbij men te weinig rekening houdt met elkaar. Er zijn geen concrete melding van verkeersonveilige situaties bekend die een direct gevolg zijn van de nieuwe situatie. In 2022 is 1 melding binnengekomen over te hard rijden op de

Ziendeweg. Als na de proefafsluiting wordt besloten tot een definitieve afsluiting moet daarover goed worden gecommuniceerd.

De Ziendeweg is over een kort gedeelte ten zuiden van de Ziendeweg afgesloten met een verbod voor motorvoertuigen m.u.v. landbouwvoertuigen en brommobielen. Auto's kunnen dus nog op de Ziendeweg rijden naar bestemmingen aan de Ziendeweg via Nieuwkoop, Aarlanderveen of Zwammerdam. Er zijn een beperkt aantal ontheffingen verleend van het verbod voor motorvoertuigen. Daarnaast worden er echter ook ontheffingen verleend van de breedte- en aslastbeperkingen als dit noodzakelijk is. Langs de Ziendeweg zijn er enkele bestemmingen gevestigd die bereikbaar moeten zijn voor grote voertuigen. Naast motorvoertuigen met bestemmingen aan de Ziendeweg en met ontheffingen, rijden er ook nog motorvoertuigen zonder ontheffing via het afgesloten weggedeelte van de Ziendeweg. De eigenaren van deze motorvoertuigen krijgen dan een waarschuwing als zij de afsluiting voor de eerste keer passeren (merendeel van de passanten) of een boete als zij na een waarschuwing nog steeds de afsluiting passeren.

Omdat er minder verkeer op de Ziendeweg is kunnen fietsers en landbouwvoertuigen ook beter op elkaar wachten bij de uitwijkplaatsen als dat nodig is door de breedte van de landbouwvoertuigen. Als na de proefafsluiting wordt besloten tot een definitieve afsluiting moet worden onderzocht of het nodig is extra maatregelen te nemen ten aanzien van landbouwvoertuigen

Als de Ziendeweg weer open gaat zal de situatie waarschijnlijk weer vergelijkbaar worden met de situatie voor de proefafsluiting. Het gebruik van de weg is dan niet meer in overeenstemming met de inrichting van de weg en de situatie wordt hierdoor naar verwachting zeker niet veiliger.

BIJLAGE 5B, AANVULLINGEN EYMBERT OP EERSTE CONCEPTRAPPORTAGE EN REACTIE

Analyse rapport Monitoring proefafsluiting Zierendeweg (210476/NHe) van vereniging Eymbert

1) Niet alle klachten zijn opgenomen in het rapport. Alleen de meldingen van Mappinion zijn opgenomen. Klachten, die gemeld zijn via het officiële kanaal (gemeente@alphenaandenrijn.nl), komen niet terug in het rapport.

Reactie:

Er is inderdaad 1 klacht van de vereniging Eymbert binnengekomen via gemeente@alphenaandenrijn.nl op 8 augustus 2022. Hier zal nog apart op worden ingegaan. De klacht en de reactie erop zijn opgenomen bij de rapportage als Bijlage 5A – Klacht Eymbert en reactie.

2) De verkeersveiligheid op de Zierendeweg ontbreekt in het rapport. Daarbij is niet gekeken naar de gevaarlijke situaties op de wegen rond de Zierendeweg, die liggen in de omliggende gemeenten.

Reactie:

De Zierendeweg is een smalle polderweg met een profiel van ca. 3,00 tot 3,50 meter breed. Gemotoriseerd verkeer dat elkaar wil passeren is daarvoor aangewezen op de aanwezige passeerhavens, op de wegvakken tussen die havens is er geen ruimte om te passeren. In 2019, voorafgaand aan de corona-epidemie, reden er op werkdagen gemiddeld 1.800 motorvoertuigen over de Zierendeweg. Tijdens de nulmeting (maart 2022) zijn dat er nog steeds zo'n 1.250 per werkdag. De Zierendeweg wordt zowel utilitair als recreatief (als onderdeel van diverse recreatieve routes) druk bezocht door fietsverkeer. Gebruikers van de Zierendeweg geven aan zich onveilig te voelen doordat gemotoriseerd verkeer hard rijdt en op korte afstand fietsers passeert. De intensiteit gemotoriseerd verkeer in combinatie met het smalle profiel en de intensiteit fietsverkeer maakt dat op de Zierendeweg een hoge mate van (subjectieve) verkeersonveiligheid wordt ervaren.

Onderzoek voorafgaand aan de proefafsluiting van de Zierendeweg heeft uitgewezen dat het instellen van de proefafsluiting vooral op de provinciale wegen en op de route Treinweg – Kortsteekterweg – Lindenhovestraat een toename in gemotoriseerd verkeer werd verwacht. Vanwege de verwachte toename op de route Treinweg – Kortsteekterweg – Lindenhovestraat is apart aandacht besteed aan de verkeersveiligheid en doorstroming op deze route, evenals aan de kruispunten N231 – Dorpsstraat te Aarlanderveen en de rotonde N231-N207 bij Alphen aan den Rijn. Er zijn geen meldingen binnengekomen over een toename van verkeersonveiligheid op overige wegen in de directe omgeving van de Zierendeweg. De opgeleverde gegevens van de telpunten laten zien dat er geen grote verkeerstoenames zijn op overige wegen.

3) De cijfers in de rapportage zijn niet logisch. Twee voorbeelden:

- a. Meetpunt 7, Zierendeweg bij de Kromme Zieme: i. Er gaan 507 auto's over dat meetpunt heen (zie tabel 3 op pagina 24).
 - ii. Er gaan nog 100 auto's over de Zierendeweg, waarvan 75 doorgaande auto's zonder ontheffing. Als die 75 ervan af worden gehaald, dan blijven er 432 auto's over.

- iii. Achter meetpunt 7 staan nog 8 huizen.
- iv. Iedere bezoeker van die huizen rijdt er 2 keer overheen (1 keer heen en 1 keer terug). 432 gedeeld door 8 huizen, gedeeld door 2 betekend dat ieder huis gemiddeld meer dan 25 bezoekers per dag krijgt, die met de auto komen.

Reactie:

Volgens recente tellingen (van 19 september t/m 16 oktober 2022) rijden er op werkdagen gemiddeld 328 motorvoertuigen per etmaal over telpunt 7. Volgens de gegevens van de camera's bij het afgesloten wegvak over de periode van 3 oktober t/m 16 oktober 2022, passeren op werkdagen gemiddeld 60 motorvoertuigen per etmaal het voor motorvoertuigen afgesloten weggedeelte. Trek die van elkaar af, dan hebben ca. 270 getelde motorvoertuigen een bestemming tussen het telpunt en het afgesloten wegvak. Zoals aangegeven door Eymbert rijdt iedere bezoeker er 2 keer (1 keer heen en 1 keer terug). Dat zijn dan 135 motorvoertuigen. Langs dit gedeelte zit ook een aantal bedrijven bij de woningen. Deze bedrijven leveren meer verkeer op dan dat de 8 benoemde woningen doen. Daarnaast kan nog sprake zijn van recreatief verkeer van en naar de kano-oversteekplaats en mogelijk verkeer dat de Zierendeweg op rijdt tot het afgesloten weggedeelte en vervolgens keert en terugrijdt.

b. Meetpunt 17, provinciale weg (N231): i. Er zouden 1700 motorvoertuigen over de Zierendeweg rijden.

- ii. 100 rijden er volgens het onderzoek nog via Zierendeweg.
- iii. 591 rijden via Aarlanderveen (meetpunt 17).
- iv. Dan ontbreken er nog 1000 wegebruikers (bijna 60%). Die zijn zoek.

Reactie:

Zoals in de rapportage aangegeven rijden tijdens de nulmeting op werkdagen ca. 1.250 motorvoertuigen per etmaal (dus minder dan het aantal van 1.700 mt/etm in 2019). Dit verkeer heeft zich tijdens de proefafsluiting verdeeld over meerdere wegen, waardoor de toename per weg meevalt. Het blijkt dat de meeste motorvoertuigen die eerder op de Zierendeweg reden, nu vooral gebruik maken van de N231 (Nieuwkoopseweg, toename van ca. 1.080 mvt/etm) waarvan een deel verder via de Treinweg (toename van 260 mvt/etm), en van de N463 (Uitweg, toename van 400 mvt/etm). Daarnaast rijden er nog 230 à 350 op de Zierendeweg ten noorden en ten zuiden van de afsluiting (vooral bestemmingsverkeer).

4) Het onderzoek is onvolledig. Er wordt alleen gekeken naar de gevolgen van de afsluiting van de Zierendeweg binnen de gemeentegrenzen van Alphen aan den Rijn. Er wordt niet gekeken naar de gevolgen van de afsluiting in de Nieuwkoop, Bodegraven-Reeuwijk en Woerden.

Reactie:

Er wordt naast de wegen binnen de gemeentegrenzen van Alphen aan den Rijn ook gekeken naar de effecten op het verkeersaanbod op het Zuideinde, Achttienkavels, de N463 Uitweg in de gemeente Nieuwkoop en op de routes vanuit Zwammerdam richting Bodegraven (Buitenkerk en Akerboomseweg).

5) Er ontbreekt een analyse van de ongevallen op de diverse wegen. Hierdoor wordt het niet duidelijk of de wegen veiliger of juist onveiliger zijn geworden.

Reactie:

Naar aanleiding van de 2^e evaluatiebijeenkomst is in de rapportage een paragraaf opgenomen over ongevallen in het onderzoeksgebied (5.6 Ongevallen).

6) Andere fouten in de rapportage zijn:

a. Pagina 5, eerste alinea. Er staat dat de Zierendeweg de enige fietsverbinding is tussen Zwammerdam en Nieuwkoop. Dat klopt niet. Het is de kortste route, maar niet de enige route.

Reactie:

In theorie is dat juist. Een alternatieve route loopt net als voor autoverkeer via de Treinweg. Voor fietsers wordt deze route vanwege de afstand niet beschouwd als route tussen Zwammerdam en Nieuwkoop. De betreffende zinsnede is aangepast naar "het is de meest voor de hand liggende fietsverbinding tussen Zwammerdam en Nieuwkoop".

b. Pagina 5, tweede alinea. Fietsers hebben een hoog subjectief onveiligheidsgevoel. Dat is niet waar. Er zijn ook fietsers op de Zierendeweg, die dat gevoel niet hebben.

Reactie:

Uit onderzoeken onder bewoners, bedrijven en organisaties tijdens de verkenningsstudie en vervolgstudie Zierendeweg, en uit enkele meldingen, is naar voren gekomen dat de Zierendeweg voor fietsers als onveilig wordt ervaren en er dus een gevoel van onveiligheid is onder fietsers. Uiteraard zullen er ook fietsers zijn die dat gevoel niet hebben. De zinsnede is aangepast naar "Veel fietsers hebben een hoog subjectief onveiligheidsgevoel".

c. Pagina 5, tweede alinea. Er staat: maar fietsers en motorvoertuigen passeren elkaar vaak op de smalle delen van de Zierendeweg. Dat is ook niet volledig waar. Ook op fietsers wordt gewacht bij passeerplaatsen. Niet door iedereen, maar wel door de weggebruikers met verkeersinzicht.

Reactie:

In de praktijk komt het nauwelijks voor dat bestuurders van auto's wachten op fietsers bij passeerplaatsen of de fietser moet al vlak bij de passeerplaats zijn. Anderzijds zullen fietsers alleen bij passeerplaatsen wachten of uitwijken als een auto al dichtbij is. Er zijn te veel motorvoertuigen en de snelheid van de fietser is te laag om elkaar alleen te passeren bij passeerplaatsen. Bij minder motorvoertuigen is dat wel mogelijk. Er kan bijvoorbeeld bij passeerplaatsen worden gewacht bij het passeren van landbouwvoertuigen.

d. Pagina 5, derde alinea. Er staat: De gemeenten Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop en de provincie Zuid-Holland hebben gezamenlijk afgesproken om een proefafsluiting voor gemotoriseerd verkeer te realiseren op de Zierendeweg. De provincie Zuid-Holland heeft echter geen goedkeuring gegeven voor deze proefafsluiting.

Reactie:

De provincie Zuid-Holland heeft ingestemd met de proefafsluiting en is betrokken bij het onderzoek.

e. Pagina 5. De metingen worden gedaan in de maanden maart (4 a 5 weken voor afsluiting per 8/4) t/m december (9 maanden na de afsluiting). Daarmee ontbreekt de periode januari en februari, en dat is nu juist weer relevant voor het (geringe) aantal fietsers. De tellingen en waarnemingen en de daarop gebaseerde conclusies zijn daarmee op voorhand gekleurd.

Reactie:

Het aantal fietsers in een maand is niet alleen seizoensgebonden, maar ook sterk afhankelijk van het weer en vakantieperioden. Bij weersverandering kan het aantal fietsers in een week verdubbelen of halveren. In de zomerperiode zullen er meer fietsers zijn dan in de winterperiode, maar voor het onderzoek is het juist van belang te weten wat de maatgevende aantallen fietsers gedurende een groot deel van het jaar zijn en niet het minimaal aantal fietsers in de winterperiode.

f. Pagina 5, derde alinea. Er staat dat het onderzoek voor 8 maanden is. In het plan van aanpak stond 10 maanden en in het verkeersbesluit staat 9 maanden. Wat is het nu?

Reactie:

De proefafsluiting duurt 9 maanden (van 8 april 2022 t/m 7 januari 2023) met een onderzoeksperiode van circa 8 maanden (van 7 maart t/m 13 november 2022) en 2 evaluatiemomenten. In het plan van aanpak was ook een 3^e evaluatiemoment opgenomen met een onderzoek, maar daar is in de opdracht van afgezien omdat met 2 evaluatieperioden voldoende informatie en inbreng kan worden verzameld voor een oordeel over de proef.

g. Pagina 6. Hier wordt gesproken over omwonenden. Nergens blijkt uit welke omwonenden worden bedoeld en hoe die groep wordt bepaald.

Reactie:

De term 'Omwonenden' wordt in een voetnoot omschreven: Het gaat om omwonenden die door de maatregel naar verwachting verkeershinder voor hun woning of in hun straat zouden kunnen ondervinden.

h. Pagina 6. Er is niets gepubliceerd over de tool Mappinion, die DTV-consultants beschikbaar heeft gesteld. Het staat op geen enkele website. De gemeente Alphen aan den Rijn verwijst juist naar gemeente@alpenaandenrijn.nl. Waarschijnlijk is slechts een beperkte groep 'omwonenden' geïnformeerd over de tool. Daarmee zijn de waarnemingen onvolledig en daarmee zijn de onderzoeksresultaten onvolledig.

Reactie:

Omwonenden zoals beschreven op pagina 6 van de rapportage (omwonenden die door de maatregel naar verwachting verkeershinder voor hun woning of in hun straat zouden kunnen ondervinden) zijn geïnformeerd over de mogelijkheid om via Mappinion te reageren op de proefafsluiting. Dit om te voorkomen dat meldingen via de gemeente binnenkomen. Uiteraard staat het iedereen vrij om te reageren naar de gemeente. Er is in publicaties van zowel de gemeente Alphen aan den Rijn als Nieuwkoop, en in de lokale berichtgeving vooraf en tijdens de proefafsluiting, voldoende aandacht besteed aan het verkeersbesluit en de proefafsluiting.

i. Pagina 6. De waarnemingen. Niet duidelijk is wanneer de waarnemingen plaatsvinden, op welke dagen en welke tijdstippen. Hierdoor is het onmogelijk om te controleren of op de juiste momenten de waarnemingen hebben plaatsgevonden. Daarbij ontbreekt het gestandaardiseerd document, waarin de waarnemingen worden vastgelegd. Jammer, zoals 1 van onze leden aangaf, want die gegevens zijn juist cruciaal. Ook kan niet worden vastgesteld of bepaalde zaken worden vergeten.

Reactie:

In de paragrafen over de waarnemingen (2.3, 4.3 en 5.3) zijn data en tijdstippen van de uitgevoerde waarnemingen opgenomen.

j. Pagina 11: De Kortsteekterweg is eerder 3 tot 5 meter breed, dan 4 tot 6 meter. Dat houdt in dat de Kortsteekterweg daarmee smaller is dan de Zierendeweg en gevaarlijker. Toch wordt het verkeer over die weg gestuurd. Voor de details:

- i. Breedte 3.20 bij Kortsteekterweg 7
- ii. Breedte 3.00 bij de wegversmallingen

Reactie:

Het kan zijn dat in de Kortsteekterweg een aantal versmallingen zit, dat is echter niet maatgevend voor de breedte van de weg. Aan weerszijden van Kortsteekterweg 7 is de weg weer breder dan 4 meter.

k. Pagina 11: Op de Kortsteekterweg is er blijkbaar geen onderzoek gedaan tijdens vistijden, waarbij er veel auto's langs de weg staan geparkeerd.

Reactie:

Zoals vermeld in de reactie op punt i zijn in de paragrafen over de waarnemingen data en tijdstippen van de uitgevoerde waarnemingen opgenomen.

l. Pagina 18: Er staat dat de kano oversteekplaats door de afsluiting nog goed bereikbaar is. Dat klopt niet. Vanuit het noorden is de oversteekplaats niet meer bereikbaar.

Reactie:

In de rapportage is de betreffende zin uitgebreid met de zinsnede "voor gemotoriseerd verkeer uit de richting Zwammerdam".

m. Pagina 18: Er staat dat er alleen ontheffingen worden verleend voor aan- en omwonenden. Dat is niet juist. Er zijn ook ontheffingen verleend aan mensen uit Bodegraven, Noorden en zelfs aan een partij uit Breda.

Reactie:

Naast een aantal ontheffingen voor aan- en omwonenden zijn er ook tijdelijke ontheffingen verleend vanwege werkzaamheden of leveringen met voertuigen die noodzakelijk van deze weg gebruik moeten maken. Daarbij kan het ook gaan om ontheffingen voor de breedte- of aslast beperking die voor de Zierendeweg geldt. De benoemde partij uit Breda is vermoedelijk DTV Consultants die de waarnemingen voor het onderzoek heeft uitgevoerd.

n. Pagina 19: De afstanden en omrijdtijden zijn niet correct en moeten aangepast worden naar de werkelijke afstanden en omrijdtijden.

Reactie:

De omrijdtijden zijn niet bepaald voor elke locatie in Nieuwkoop maar vanaf een centrale locatie in Nieuwkoop (Pr. Kennedylaan). Voor locaties dicht bij de Zierendeweg kunnen de omrijdtijden daardoor iets afwijken.

o. Pagina 26: Lang niet alle bezwaren zijn meegenomen. Slecht een kleine selectie van de bezwaren zijn opgenomen. Belangrijke bezwaren ontbreken als: de gevolgen voor de ondernemers, verkeersveiligheid, sociale samenhang, sociale veiligheid, etc. Graag toevoegen.

Reactie:

De bezwaren waar door Eymbert naar wordt verwezen zijn in een afzonderlijke procedure afgehandeld. De bezwaarmakers hebben de stukken en berichten daarvan ontvangen. In bijlage 6 van de rapportage is een samenvatting van de belangrijkste bezwaren en het verweer daarop opgenomen. De verwijzingen naar de bijlage in de tekst op pagina's 26 en 27 zijn daarop aangepast.

p. Pagina 30: Hier wordt gesproken over sluipverkeer vanuit Nieuwkoop. Het is 1 van de weinig overgebleven uitvalswegen van Nieuwkoop. Als je je eigen dorp uitrijdt via dat kruispunt, dan kan er geen sprake zijn van sluipverkeer.

Reactie:

De tekst is aangepast naar "Mogelijk komt dit doordat bewoners van de Dorpsstraat geen gebruik meer kunnen maken van de Zieldeweg of door verkeer uit Nieuwkoop dat via Zuideinde rijdt."

q. Pagina 31: De meeste weggebruikers gaan via de provinciale weg. Dat is niet correct. Er zijn 1000 weggebruikers zoek. Niet bekend is waar die rijden.

Reactie:

Zie antwoord op punt 3b.

r. Pagina 33: Er wordt gesproken over bermschade aan de Kortsteekterweg. Hoe zit het met de schade aan de andere alternatieve wegen, zoals de Achttienkavels?

Reactie:

Het verkeer op de Kortsteekterweg is in de eerste periode veel meer toegenomen (41%) dan het verkeer op andere alternatieve gemeentelijke wegen (bij Achttienkavels met 8%), waardoor de kans op een toename van bermschade daar groter is. Het advies op blz. 33 "Omliggende landwegen periodiek controle op bermschade en herstellen bij grote schade" is algemeen en niet alleen van toepassing op de Kortsteekterweg.

s. Pagina 34: Conclusie: bestemmingsverkeer toegestaan. Dat is juist niet toegestaan. De weg is afgesloten voor alle verkeer, behalve ontheffing houders.

Reactie:

De betreffende zin is gewijzigd naar "Zieldeweg afgesloten voor doorgaand verkeer, ontheffing houders toegestaan".

t. Pagina 52. In werkelijkheid blijken de belangenverenigingen de weg niet verkeersonveilig te vinden. Ze staan er neutraal tegenover of vinden zelfs dat de weg open moet. Graag corrigeren.

Reactie:

In de Stakeholdersconsultatie die als onderdeel van de vervolgstudie Zieldeweg is uitgevoerd, hebben de onderstaande zes belangenverenigingen aangegeven de weg verkeersonveilig te vinden.

3.2. Wat is uw standpunt ten aanzien van de huidige situatie?

Organisaties	1a Verkeersveiligheid Zieldeweg, gemotoriseerd verkeer	1b Verkeersveiligheid Zieldeweg, fietsers
	9x Onveilig 2x Neutraal 1x Veilig 1x Geen Mening	11x Onveilig 1x Neutraal 0x Veilig 1x Geen Mening
Stichting Landschapsfonds	Onveilig	Onveilig
Natuurmonumenten	Onveilig	Onveilig
Fietsersbond Alphen e.o.	Onveilig	Onveilig
Belangenvereniging Zwammerdam	Onveilig	Onveilig
Belangenvereniging Aarlanderveen	Onveilig	Onveilig
Belangenvereniging Zuideindezuid	Onveilig	Onveilig

BIJLAGE 6, BEZWAARSCHIFTEN EN HET VERWEER

Samenvatting belangrijkste bezwaren op proefafsluiting Zierendeweg met reacties van de gemeente Alphen aan den Rijn op deze bezwaren.

Er zijn totaal ruim 100 bezwaren ingediend. Uit al deze ingediende bezwaren zijn de redenen om bezwaar in te dienen geclusterd in 4 groepen van redenen.

Groep 1 van redenen om bezwaar in te dienen:

- *omrijden,*
- *verdubbeling afstand tot Bodegraven,*
- *extra tijd, extra kosten, ongemak,*
- *lastig voor klanten en klantenbezoeken, verlies klanten*
- *Nieuwkoop heeft beperkt aantal ontsluitingsroutes,*
- *omrijden slecht voor milieu, tegen klimaatbeleid,*
- *geen onderzoek naar verkeersveiligheid*

Reactie:

De wegen in Nederland buiten de bebouwde kom zijn ingedeeld in 3 type wegen:

- stroomwegen (vnl. rijkswegen, snelwegen): verbindingswegen tussen gebieden, meestal over lange afstanden.
- gebiedsontsluitingswegen (vnl. provinciale wegen, 80 km/uur wegen): ontsluitingswegen van gebieden o.a. steden en wijken en verbindingswegen voor kortere afstanden.
- erftoegangswegen (vnl. gemeentelijke wegen, 60 km/uur wegen waaronder de Zierendeweg): voornamelijk bedoeld voor bestemmingsverkeer van en naar gebiedsontsluitingswegen via de kortste route.

Bij deze indeling van het wegennet is de meeste geschikte route niet altijd de kortste route.

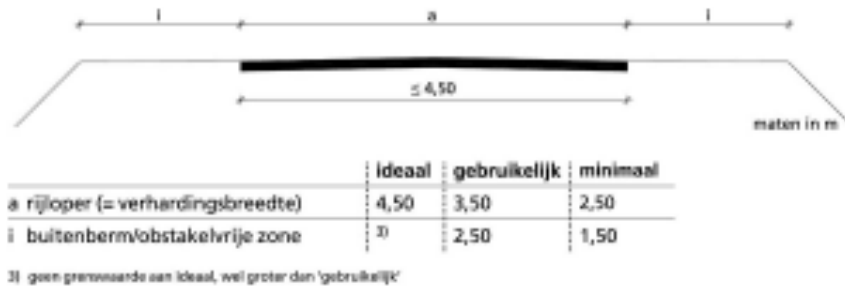
In de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekken (onderdeel van de Wegenverkeerswet) staat in paragraaf 4:

Bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

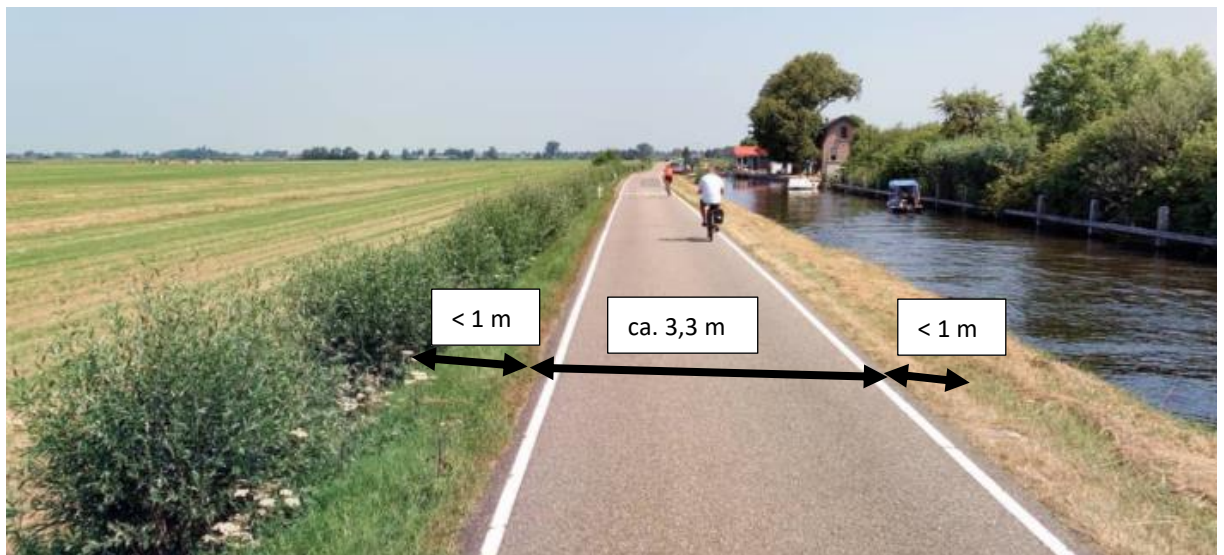
- iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
- om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast.

Volgens het Handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeertechniek) voor wegen buiten de bebouwde kom, is de Zierendeweg een

erftoegangsweg type 2 (wegbreedte maximaal 4,5 meter). Zie hierna het standaarddwarsprofiel van een erftoegangsweg 2 en het standaarddwarsprofiel van de Zierendeweg (buiten de uitwijkplaatsen).



Figuur 5.6. Standaarddwarsprofiel erftoegangsweg type 2



Dwarsprofiel Zierendeweg

In het Handboek staat in paragraaf 5.4.1 het volgende: op erftoegangswegen type 2 is de verhardingsbreedte gelijk aan de breedte van de rijloper. In die situaties kunnen motor- en landbouwvoertuigen elkaar op de verharding niet passeren (ook niet bij zeer lage snelheden). Bromfietzers, fietsers en motor- of landbouwvoertuigen kunnen elkaar alleen op een veilige wijze passeren bij een lage snelheid en een goed aansluitende buitenberm. Toepassing van een erftoegangsweg type 2 met uitsluitend een rijloper van 3,50 meter is in verband met de verkeersveiligheid en het voorkomen van (ernstige) berm schade alleen acceptabel als de intensiteit lager is dan 350 à 400 motorvoertuigen per etmaal.

De breedte van de Zierendeweg is circa 3,3 meter. Vanwege de aanwezigheid van uitwijkplaatsen is een iets hogere intensiteit nog wel mogelijk. Het aantal auto's op de Zierendeweg is echter te hoog om als fietser te wachten bij een uitwijkplaats, want dan moet je bijna bij elke uitwijkplaats korter of langer wachten. Bovendien wachten auto's ook niet op tegemoetkomende fietsers bij een uitwijkplaats.

Met de afsluiting van de Zierendeweg wordt niet alleen de Zierendeweg rustiger en veiliger, maar ook de aansluitende routes door Zwammerdam (vooral de Buitenkerk en Molenstraat/Akerboomseweg) omdat veel verkeer dat via de Zierendeweg verder rijdt via de woonstraten in Zwammerdam.

Langere afstanden per motorvoertuig afleggen betekent meestal ook meer brandstofgebruik en meer uitstoot. Echter is ook het aantal malen stoppen en weer optrekken van grote invloed op het gebruik en de uitstoot. Hoe meer verkeer van de Zierendeweg gebruik maakt, hoe vaker men moet stoppen bij uitwijkplaatsen en weer optrekken naar de gebruikelijke rijnsnelheden. Ook op de alternatieve routes zijn locaties waar de kans bestaat dat men moet stoppen of in een wachtrij beland, maar dat zal minder vaak. Bovendien zal in een wachtrij met meerdere keren stoppen de optreksnelheid tot het eind van de wachtrij laag zijn. Een rustige Zierendeweg geeft fietsers meer ruimte om gebruik te maken van de fiets in plaats van de auto. Vooral voor verplaatsingen tussen Nieuwkoop en Zwammerdam/Bodegraven is de (elektrische) fiets vaak een goed alternatief en juist voor deze verplaatsingen per motorvoertuig heeft de afsluiting van de Zierendeweg de meeste nadelen.

Groep 2 van redenen om bezwaar in te dienen:

- *verplaatsen verkeersdrukte naar route via Zwammerdam,*
- *verplaatsen drukte en onveiligheid,*
- *er is file op rotonde N207 en langs Aarkanaal,*
- *oversteek Nieuwkoopseweg in Aarlanderveen wordt drukker,*
- *route over 18 kavels is ook onveilig/onveilig,*
- *juist landbouwvoertuigen (en vrachtwagens) op de weg zijn onveilig voor fietsers,*
- *verplaatsing van het probleem naar Noorden, via Uitweg en Meentweg Woerdense Verlaat,*

Reactie

Het verkeer dat nu op de Zierendeweg rijdt zal zich verdelen over meerdere wegen waardoor de toename per weg naar verwachting meevalt. De Achttienkavels heeft door de afsluiting een afname van verkeer dat nu nog via de Zierendeweg rijdt en een toename van verkeer tussen het Zuideinde en de N231. Voor verkeer van Nieuwkoop naar Bodegraven en verder is de N231-N207-N11 de meest geschikte route. Het onderzoek tijdens de proefafsluiting moet uitwijzen of dit leidt tot knelpunten op de wegen in het gebied.

Het aantal landbouwvoertuigen en (vracht)auto's met ontheffing op de Zierendeweg is beperkt. Door het beperkte aantal kunnen de huidige uitwijkplaatsen beter worden gebruikt voor het passeren van grotere voertuigen. Zoals al gemeld is wachten bij uitwijkplaatsen bij druk verkeer voor fietsers geen haalbare optie.

Groep 3 van redenen om bezwaar in te dienen:

- *leg fietspad aan,*
- *verlaag snelheid,*
- *alleen weekend afsluiting, andere routes voor fietsers en voetgangers, ontheffingen,*
- *in ochtendspits wel open richting Bodegraven en in middagspits richting Nieuwkoop,*
- *weinig fietsers buiten de zomerperiode,*
- *bijna geen fietsers in de spits,*

Reactie

Na een verkenning van de mogelijkheden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Zierendeweg, zijn 2 oplossingen verder onderzocht: het afsluiten van de Zierendeweg voor doorgaande motorvoertuigen of het aanleggen van een fietspad langs de Zierendeweg. De realisatie van een fietspad is een langdurig en kostbaar proces waardoor dit pas op langere termijn een oplossing is voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Zierendeweg. Het college heeft daarom gekozen voor een proefafsluiting van 9 maanden waarbij wordt onderzocht wat de gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling op de Zierendeweg en overige wegen in de omgeving. Als blijkt dat de proefafsluiting geen onoverkomelijke nadelige effecten heeft, dan kan de afsluiting definitief worden gemaakt. Het gaat dan om nadelige effecten op de verkeersveiligheid en op de verkeersafwikkeling.

Andere oplossingen voor de Zierendeweg, als het verlagen van de snelheid, weekendafsluitingen, in spitsen 1-richtingsverkeer, zijn onderzocht bij de verkenning naar maatregelen op de Zierendeweg. Deze maatregelen leveren geen voldoende bijdrage aan de verkeersveiligheid op de Zierendeweg vanwege beperkte mogelijkheden tot handhaving, het beperkt effect van verkeersdrempels en beperkt effect op het verminderen van het verkeer op bepaalde momenten.

Het fietsgebruik op de Zierendeweg kan sterk wisselen en is altijd afhankelijk van weersomstandigheden en het seizoen. Feit blijft dat de vele motorvoertuigen op de Zierendeweg hinder en een verkeersonveilig gevoel opleveren voor fietsers. Deze hinder en het verkeersonveilig gevoel is bij weinig fietsers en slechter weer wellicht nog groter dan bij mooi weer. Fietsers zullen zich dan ook buiten het zomerseizoen eerder afvragen of zij wel per fiets gebruik willen maken van de Zierendeweg.

Groep 4 van redenen om bezwaar in te dienen:

- *gebruikers ook moet vragen naar hun mening en niet alleen bewoners,*
- *verloeskundige (spoedgevallen);*
- *bereikbaarheid hulpdiensten,*
- *toerisme en recreatief belang, cultuurhistorische waarde*

Reactie

Naast bewoners en bedrijven aan de Zierendeweg zijn ook belangenorganisaties betrokken bij het onderzoek naar maatregelen op de Zierendeweg, waaronder de belangenvereniging Zwammerdam, Aarlanderveen en Zuideinde-zuid uit Nieuwkoop. Uit de Stakeholdersconsultatie blijkt dat de belangenverenigingen de huidige situatie op de Zierendeweg verkeersonveilig vinden

en dat de belangenvereniging Zuideinde-zuid de voorkeur heeft voor afsluiting van de Zierendeweg en niet voor een fietspad langs de Zierendeweg. De andere belangenvereniging hebben de voorkeur voor een fietspad.

Hulpdiensten hebben voor spoedgevallen een algemene ontheffing van een groot aantal verkeersregels en verplichtingen die volgend uit verkeersborden. Die ondervinden dus geen hinder van de maatregel. In bijzondere situaties kan de gemeente ook aan personen of andere instanties ontheffing verlenen. De noodzaak hiervoor wordt per geval getoetst.

Het belang voor toerisme en recreatie en de cultuurhistorische waarde worden met de maatregel juist ondersteund. Alle bestemmingen blijven bereikbaar en doorgaande motorvoertuigen worden geweerd zodat er meer aandacht uit kan gaan naar de voornoemde aspecten.

BIJLAGE 7, SAMENVATTING 1^E EVALUATIEBIJENKOMST

Tijdens deze evaluatiebijeenkomst benoemt een aantal insprekers de invloed van de afsluiting van de Zierendeweg op de veiligheid voor fietsers, voetgangers en natuur:

- De veiligheid en natuurbeleving van fietsers en voetgangers is sterk toegenomen.
- Door de afsluiting van de Zierendeweg is het aantal motorvoertuigen op de Lindenhovestraat flink toegenomen. Er is veel overlast van zwaar verkeer (ook in de nacht) en te snel rijden. Gepleit wordt voor maatregelen om sluipverkeer te voorkomen. Breidt de maatregel op de Zierendeweg verder uit naar de Lindenhovestraat (geen doorgaande motorvoertuigen). Er ontstaat een discussie over welk verkeer sluipverkeer is.
- De verkeersborden met vooraanduidingen van de maatregel moeten duidelijker. Bereikbaarheid van de Achtermiddenweg is niet voor iedereen duidelijk.
- Is het een mogelijkheid de Zierendeweg alleen af te sluiten in de zomermaanden?
- Door veel minder motorvoertuigen is de ecologische hoofdstructuur tussen Nieuwkoop en Alphen niet langer doorbroken, meer uitwisseling fauna tussen plassen en polder.

De meerderheid van de aanwezigen vindt dat de Zierendeweg veiliger is geworden voor fietsers en voetgangers. Een klein deel is het daar niet mee eens, mede omdat fietsers en voetgangers nu minder rekening houden met de nog aanwezige motorvoertuigen en soms geïrriteerd zijn door de aanwezigheid ervan.

Het omrijden van bewoners en hun bezoekers/klanten wordt als groot nadeel beschouwd, met name voor Nieuwkoop. Daarnaast wordt gemeld dat de route via Noorden niet is meegenomen in het onderzoek. En er wordt niet nagedacht over de gevolgen voor andere wegen die nu wellicht onveiliger worden.

Reactie:

- Er moet inderdaad worden omgedenken op de route tussen Nieuwkoop en Zwammerdam. Het effect is het grootst voor motorvoertuigen van Nieuwkoop naar Zwammerdam en vice versa. Het aandeel van de motorvoertuigen op de Zierendeweg tussen Nieuwkoop en Zwammerdam is echter minder dan 10% van het totaal aantal motorvoertuigen op de Zierendeweg. En voor bestemmingen in Zwammerdam in de omgeving van de Steekterweg (Ipse – De Bruggen) loopt de route via de Zierendeweg ook dwars door het dorp en dat is ook niet wenselijk. De N231-N207-Steekterweg is dan de beste route. Een (elektrische) fiets of scooter kan ook een goed alternatief zijn voor deze korte afstand.
- De route via het noorden wordt met gegevens van een telpunt op de provinciale weg N463/Uitweg toegevoegd aan het onderzoek.
- Er zijn ook telpunten in Nieuwkoop op het Zuideinde nabij de Zierendeweg en de Achttienkavels nabij de rotonde een daaruit blijkt dat het verkeer als gevolg van de afsluiting is afgenomen (Zuideinde) of iets is toegenomen (Achttienkavels).

BIJLAGE 8, TELLINGEN 2-METING

Rijlabels	5 september - 18 september	19 september - 16 oktober	17 oktober - 13 november
1. ACHTTIENKAVELS			
Werkdagintensiteit auto	1177,30	1179,25	1086,70
V85	48,70	48,60	48,50
Drukste uur	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00	17:00 - 18:00
Drukste-uurintensiteit	93,90	101,40	89,80
Werkdagintensiteit fiets	182,10	168,10	146,60
2. AARLANDERVEENSEWEG			
Werkdagintensiteit auto	449,30	429,85	348,93
V85	62,90	61,20	58,90
Drukste uur	07:00 - 08:00	07:00 - 08:00	07:00 - 08:00
Drukste-uurintensiteit	58,50	52,70	48,63
Werkdagintensiteit fiets	812,70	696,65	610,53
3. ZUIDEINDE			
Werkdagintensiteit auto	1162,50	1104,40	996,85
V85	30,80	29,50	29,60
Drukste uur	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	94,20	91,45	82,20
Werkdagintensiteit fiets	422,20	329,95	307,00
4. ZUIDEINDE			
Werkdagintensiteit auto	247,50	237,95	224,60
V85	56,40	57,20	57,40
Drukste uur	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	25,70	25,65	22,45
Werkdagintensiteit fiets	197,50	168,10	141,05
5. ZIENDEWEG			
Werkdagintensiteit auto	257,30	231,05	204,30
V85	58,40	59,50	59,70
Drukste uur	16:00 - 17:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	27,10	22,55	19,10
Werkdagintensiteit fiets	391,40	320,65	283,50
6. ACHTERMIDDENWEG			
Werkdagintensiteit auto	107,40	114,25	96,15
V85	26,60	27,10	26,80
Drukste uur	16:00 - 17:00	15:00 - 16:00	15:00 - 16:00

Drukste-uurintensiteit	10,50	11,20	9,35
Werkdagintensiteit fiets	74,80	66,55	50,25

7. ZIENDEWEG

Werkdagintensiteit auto	364,60	328,35	313,80
V85	48,10	48,70	49,10
Drukste uur	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	07:00 - 08:00
Drukste-uurintensiteit	34,00	30,60	30,95
Werkdagintensiteit fiets	411,10	339,00	306,65

8. BUITENKERK

Werkdagintensiteit auto	868,70	1034,55	775,10
V85	50,00	50,20	50,30
Drukste uur	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	91,50	94,70	79,60
Werkdagintensiteit fiets	689,60	548,35	497,65

9. AKERBOOMSEWEG

Werkdagintensiteit auto	1116,20	1610,15	725,35
V85	33,30	33,30	29,80
Drukste uur	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	100,80	137,35	60,30
Werkdagintensiteit fiets	263,80	269,45	300,60

10. LINDENHOVESTRAAT

Werkdagintensiteit auto	853,50	855,35	813,90
V85	56,20	56,90	57,20
Drukste uur	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	84,20	73,30	81,30
Werkdagintensiteit fiets	505,80	414,55	379,20

11. KORTSTEEKTERWEG

Werkdagintensiteit auto	1040,50	1054,25	948,25
V85	46,00	46,10	46,80
Drukste uur	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	101,10	90,25	96,00
Werkdagintensiteit fiets	421,00	353,10	395,95

12. KORTSTEEKTERWEG

Werkdagintensiteit auto	745,50	762,60	697,50
V85	49,50	49,80	50,50
Drukste uur	15:00 - 16:00	15:00 - 16:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	71,70	69,75	59,30
Werkdagintensiteit fiets	847,10	740,45	637,75

13. STEEKTERWEG

Werkdagintensiteit auto	3241,60	3406,88	3239,90
V85	58,90	58,70	58,80

Drukste uur	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	315,80	319,10	312,80
Werkdagintensiteit fiets			
14. TREINWEG			
Werkdagintensiteit auto	728,90	742,05	737,20
V85	55,80	56,00	55,70
Drukste uur	16:00 - 17:00	17:00 - 18:00	16:00 - 17:00
Drukste-uurintensiteit	75,10	75,25	78,15
Werkdagintensiteit fiets	437,50	383,60	317,70
15. N207			
Werkdagintensiteit auto	26690,20	27504,68	28090,51
V85			
Drukste uur	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	2153,86	2227,46	2286,65
Werkdagintensiteit fiets			
16. N207			
Werkdagintensiteit auto	22564,78	23076,99	23219,56
V85			
Drukste uur	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	1812,79	1858,75	1880,46
Werkdagintensiteit fiets			
17. N231			
Werkdagintensiteit auto	10286,97	10085,81	10074,74
V85			
Drukste uur	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	816,14	826,89	818,38
Werkdagintensiteit fiets			
18. N231			
Werkdagintensiteit auto	9842,80	9990,74	10015,87
V85			
Drukste uur	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	796,71	825,11	814,42
Werkdagintensiteit fiets			
Uitgevoerd van 17 oktober 2022 t/m 13 november 2022			
19. N463			
Werkdagintensiteit auto			4745,79
V85			
Drukste uur			17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit			463,01
Werkdagintensiteit fiets			

BIJLAGE 9, SAMENVATTING 2^E EVALUATIEBIJENKOMST

Tijdens de 2e evaluatiebijeenkomst heeft weer een aantal insprekers de invloed van de afsluiting van de Zierendeweg op de veiligheid voor fietsers, voetgangers en natuur toegelicht:

- De “Vrienden van de Zierendeweg” benadrukken de voordelen van de afsluiting van de Zierendeweg voor de veiligheid, recreatie en natuur. De vrienden zijn bewoners Zierendeweg en omgeving en belangenvereniging Zwammerdam.
- Bewoners van de Lindenhovestraat zijn voorstander van afsluiting, maar aanvullende maatregelen op de Lindenhovestraat zijn daarbij wel noodzakelijk vanwege meer verkeer en hoge rijsnelheden.
- Aan de hand van inventarisatie van het aantal verkeerslachtoffers onder kleine dieren voor en tijdens de afsluiting wordt gemeld dat het aantal slachtoffers tijdens de afsluiting flink is verminderd. Op een aantal locaties op de Zierendeweg steken veel meer kleine dieren over dan op andere wegen. Verplaatsen van het verkeer naar andere wegen leidt dus niet tot een vergelijkbare toename elders.
- Volgens Natuurmonumenten heeft afsluiting een positief effect op natuur en het verminderen van stikstofdepositie in juist de kwetsbare natuur direct langs de weg. Bij verplaatsen van verkeer zijn de directe gevolgen een stuk minder.

Daarnaast wordt een presentatie gehouden door de vereniging Eymbert waarbij ze ingaan op de nadelen van de proefafsluiting van de Zierendeweg. Daarbij is gemeld:

- Weggebruikers zijn niet betrokken bij het onderzoek naar afsluiting van de Zierendeweg;
- De vraagstelling in het onderzoek suggestief, dus uitkomst stond al vast;
- Weggebruikers uit de omgeving die moeten omrijden worden niet beschouwd als belanghebbenden m.b.t. de afsluiting;
- Er wordt niet duidelijk aangegeven wat de aanleiding is om de weg af te sluiten, de ene keer gaat het om (subjectieve) verkeersonveiligheid voor fietsers en de andere keer om de kwalificatie van de weg: erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg;
- Verkeersonveiligheid dient met ongevallengegevens te worden onderbouwd, vage subjectieve beoordeling voldoet niet;
- Alternatieve opties mogelijk, dat deze meer kosten is geen steekhoudend argument;
- Gemeente Nieuwkoop heeft duidelijk een voorkeur voor een fietspad;
- Onderzoek door DTV bij tijdelijke afsluiting wordt geen aandacht besteed aan betere oplossingen;
- Landbouwverkeer blijft mogelijk op de Zierendeweg door te hoge snelheid en te brede en/of te zware voertuigen, duidelijk is dat er niet of amper wordt gehandhaafd op de Zierendeweg.

Reactie:

- Weggebruikers die van de maatregel geen direct effect op verkeersveiligheid en verkeershinder in hun omgeving ondervinden, zijn geen belanghebbenden als dit niet leidt tot een aantoonbaar verslechtering van de bereikbaarheid of verkeersveiligheid;
- In de vragen werden standpunten gevraagd over de huidige situatie, over afsluiten van de weg en over een fietspad waarbij alle antwoorden mogelijk waren.
- De aanleiding van de maatregel is de verkeersonveiligheid op de Zierendeweg, die blijkt uit de verzamelde gegevens van stakeholders, en uit meldingen en klachten. Dat wordt ondersteund door het feit dat het grote aantal motorvoertuigen op de Zierendeweg niet past bij de inrichting van de weg die valt onder de categorie “erftoegangsweg type 2,

waarbij deze weg ook sinds de invoering van wegcategorysering is aangemerkt als “erftoegangsweg”;

- Een fietspad is mogelijk, maar de aanleg ervan kost veel geld, veel tijd en extra ruimte en heeft niet de voorkeur van de gemeente. Dat heeft het college in een brief d.d. 8 december 2020 gemeld aan de raad. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft besloten een proefafsluiting voor gemotoriseerd verkeer te realiseren op de Zierendeweg, na overleg met de gemeente Nieuwkoop en de provincie Zuid-Holland. Aan de hand van de resultaten wordt een besluit genomen om de weg wel of niet af te sluiten;
- De opdracht aan DTV is om de proefafsluiting te monitoren, niet om andere oplossingen te onderzoeken;
- Bij definitieve afsluiting zal worden onderzocht welke aanvullende maatregelen nodig zijn voor o.a. de nog aanwezige motorvoertuigen op de Zierendeweg.

Tevens zijn in de presentatie van de vereniging Eymbert de eerste bevinden gegeven t.a.v. het concept rapport van DTV Consultants over de monitoring van proefafsluiting van vlak voor de 2^e evaluatiebijeenkomst. Er was volgens de vereniging onvoldoende tijd voor een goede en afgewogen reactie:

- De aanleiding voor de proefafsluiting *“Deze weg is een belangrijke verbinding voor fietsers. Het is namelijk de enige fietsverbinding tussen Zwammerdam en Nieuwkoop. Daarnaast is de weg onderdeel van een recreatieve route en van een fietsknooppuntenroute”* en *“De Zierendeweg wordt buiten de fiets veelvuldig gebruikt door autoverkeer”* is erg suggestief en zet het frame neer dat de Zierendeweg een fietsroute is waarop ook hinderlijk autoverkeer voorkomt. Bovendien wordt gemeld dat het de enige fietsverbinding is tussen Zwammerdam en Nieuwkoop – het geheel vrij liggende Meijepad wordt helemaal niet vermeld. Er worden alleen aantallen motorvoertuigen genoemd terwijl gemakshalve het aantal fietsers niet wordt genoemd;
- DTV heeft geen andere oplossingen onderzocht;
- Sociaal-maatschappelijke gevolgen worden niet onderzocht;
- Economische effecten worden niet onderzocht; het gaat daarbij niet alleen om de belangen van ondernemers, maar ook om de extra kosten voor alle weggebruikers die nu moeten omrijden hetgeen extra tijd en kosten van hen vergt;
- Effecten op natuur en milieu worden niet meegenomen (doch zijn vanavond door andere sprekers naar voren gebracht);
- Kring van belanghebbenden bij de wegafsluiting wordt bewust klein gehouden, alleen de direct aanwonenden worden bij het onderzoek betrokken. De vele honderden automobilisten die dagelijks om moeten rijden, en waarvan er ruim 100 de moeite hebben genomen om bezwaar aan te tekenen tegen de wegafsluiting, worden op geen enkele wijze betrokken bij het onderzoek naar de effecten van de wegafsluiting;
- Mappinion, een applicatie van DTV waarin problemen met de wegafsluiting gemeld kunnen worden, is alleen aan een beperkte kring bekend gemaakt;
- DTV doet in de eindconclusie de aanbeveling dat de proefafsluiting eventueel in stand kan worden gehouden;
- De meetperiode van november t/m maart is bewust buiten beschouwing gelaten omdat er dan immers amper fietsers op de Zierendeweg aanwezig zijn.

Reactie:

- Dat de route de enige fietsverbinding is tussen Zwammerdam en Nieuwkoop, is aangepast. De rest van de tekst blijft ongewijzigd. Interpretatie van de tekst is een persoonlijk;
- Eerder is al gemeld dat het onderzoeken van andere oplossingen niet tot de opdracht hoort van DTV Consultants;
- Er waren tijdens de proefafsluiting genoeg mogelijkheden voor de ondernemers om melding te doen van economische gevolgen van de afsluiting. De verenigingen van ondernemers van Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn hebben deelgenomen aan de evaluatiebijeenkomsten en daar zijn geen meldingen gedaan over economische gevolgen voor ondernemers van de proefafsluiting. Wel is gemeld dat Nieuwkoopse ondernemers aan de Meije als gevolg van de afsluiting veel moeten omrijden;
- Verkeer dat gebruik maakt van hoofdwegen moet vaak omrijden om een bestemming te bereiken. Dat betekent vaak extra kilometers en mogelijk extra kosten, maar het tijdsverschil met kortere routes is vaak beperkt. Het massaal gebruiken van de kortere routes brengt verkeershinder en verkeersonveiligheid mee, en vaak ook milieuoverlast in de directe omgeving;
- Onderzoek naar de effecten op natuur en milieu zijn geen onderdeel van het onderzoek, maar het is goed dat deze effecten aanvullend toch in beeld zijn gebracht;
- Gemeld is al dat weggebruikers die van de maatregel geen direct effect op verkeersveiligheid en verkeershinder in hun omgeving ondervinden, geen belanghebbenden zijn als dit niet leidt tot een aantoonbaar verslechtering van de bereikbaarheid of verkeersveiligheid;
- Bewoners en ondernemers in het gebied waar mogelijke effecten op verkeershinder en verkeersveiligheid mogelijk was op basis van de verkeersstudie konden gebruik maken van Mappinion. Daarnaast kon en kan iedereen een reactie sturen naar de gemeente Alphen aan den Rijn. Daar is ook gebruik van gemaakt;
- De eindconclusie wordt nog aangepast;
- Het aantal fietsers in een maand is niet alleen seizoensgebonden, maar ook sterk afhankelijk van het weer en vakantieperioden. Bij weersverandering in 1 week kan het aantal fietser verdubbelen van slecht naar mooi weer of halveren van mooi naar slecht weer. En in de zomer zullen er meer fietsers zijn dan in de winter. Maar voor het onderzoek is het juist van belang te weten wat de maatgevende aantallen fietsers gedurende een groot deel van het jaar zijn en niet het minimaal aantal fietsers in de winterperiode. Overigens kan het zijn dat bestuurders van motorvoertuigen juist bij de aanwezigheid van weinig fietsers minder rekening houden met de wel aanwezige fietsers wat nadelig kan zijn voor de verkeersveiligheid.

Ook zijn in de presentatie van de vereniging Eymbert nog de volgende inhoudelijke opmerkingen gemaakt:

- Aantal meetpunten is ondanks toezegging tijdens bespreking van de 1e evaluatie niet uitgebreid, bijv. voor Zuideinde (Nieuwkoop) en Uitweg (Noorden/Woerdense Verlaat);
- Tijdens de presentatie noemde DTV wel een 19e meetpunt op de Uitweg, de gegevens (afkomstig van de provincie Zuid-Holland) zijn niet in het toegezonden rapport verwerkt. Extra metingen aan de oostzijde van het Zuideinde Nieuwkoop zijn niet uitgevoerd;
- Voor fietsers worden alleen aantallen gemeten, niet de tijdstippen waarop drukste intensiteit plaatsvindt. Dat is relevant voor het eventueel ophouden van de Zierendeweg tijdens de spits;

- Waarom wordt het auto- en vrachtverkeer dat nu via de Kortsteekterweg moet omrijden niet ook geheel geweerd? Zou wel consequent zijn vanuit GA geredeneerd?
- p.19, Landbouwvoertuigen mogen gewoon gebruik blijven maken van de Zierendeweg;
- DTV besteedt geen enkele aandacht aan de gepercipieerde verkeersonveiligheid als gevolg van deze voertuigen, zie eerdere algemene opmerking;
- p.21, tabel bovenaan, onlogisch is dat de reistijd buiten de spits langer is dan tijdens de spits? Hoe kan dat?
- DTV kan de totale aantallen verkeersbewegingen niet goed aangesloten krijgen – dat komt volgens Eymbert doordat er niet juist gemeten wordt – bepaalde cruciale wegen zijn geheel buiten de metingen gehouden.

Reactie:

- Er zij van de provincie telgegevens ontvangen van de N463 Uitweg tussen Noorden en Woerdense Verlaat en deze zijn opgenomen in de rapportage;
- Het aandeel fietsverkeer in de periode 5 september t/m 13 november 2022 is tijdens de spitsuren meer dan 30% van het aantal fietsers per etmaal en het aandeel neemt richting november iets toe waarbij de aantallen wel afnemen (zie tabel onder). In het voorjaar en begin van de zomer is het aandeel fietsverkeer in de spits lager dan 30% van het aantal fietsers per etmaal, mede door meer fietsers op de tussenliggende uren;
- Bij tellingen voor de afsluiting was het aandeel motorvoertuigen in de spits rond de 30% van het aantal motorvoertuigen per etmaal (zie tabel onder);
- Het aandeel fietsers tijdens de spits – aandeel motorvoertuigen tijdens de spits is dus vergelijkbaar. In de tussenliggende uren is het aandeel fietsers groter dan het aandeel motorvoertuigen. In de avond en nacht zal het aandeel motorvoertuigen juist groter zijn;
- Dus in de spitsuren (totaal 4 uur) ongeveer een gelijk aantal fietsers (zomer) of meer fietsers (najaar) per uur dan tussen de spitsuren (totaal 7 uur). Voor motorvoertuigen geldt dat er meer per uur zijn in de spitsuren. Bij het besluit over de afsluiting van de Zierendeweg zal dit een rol spelen in de overweging;
- Een beperkt deel van het auto- en vrachtverkeer dat eerder via de Zierendeweg reed heeft een herkomst of bestemming in Zwammerdam. Daarvoor is de Kortsteekterweg de juiste route;
- Bij minder motorvoertuigen op de Zierendeweg is het mogelijk beter gebruik te maken van de aanwezige passeerplaatsen. Er kan bijvoorbeeld door fietsers bij passeerplaatsen worden gewacht bij het passeren van landbouwvoertuigen;
- De tabel met reistijden komt uit de verkeersstudie Zierendeweg. Met het aanpassen van het aantal motorvoertuigen op de Zierendeweg aan de hand van de tellingen in maart 2022 en de gegevens van het telpunt op de Uitweg/N463 zijn het totaal aantal motorvoertuigen direct voor en na de afsluiting in overeenstemming met elkaar.

Periode	Fiets/etm	7-9	%	16-18	%	Totaal	%	9-16	%
9-5 / 5-6-2022	401	49	12%	62	15%	111	28%	210	52%
6-6 / 19-6-2022	460	50	11%	73	16%	123	27%	217	47%
20-6 / 10-7-2022	509	55	11%	73	14%	128	25%	257	50%
5-9 / 18-9-2022	391	54	14%	72	18%	126	32%	192	49%
19-9 / 16-10-2022	321	52	16%	60	19%	112	35%	161	50%
17-10 / 13-11-2022	284	46	16%	55	19%	101	36%	141	50%

Telpunt 5: Aantal fietsers Zierendeweg werkdagen, totaal en spitsuren, ten zuiden van Zuideinde A'veen

Periode	Auto/etm	7-9	%	16-18	%	Totaal	%	9-16	%
7-3 / 20-3-2022	1.158	158	14%	211	18%	369	32%	484	42%
21-3 / 7-4-2022	1.160	148	13%	215	19%	363	32%	468	40%
13-5 / 19-5-2022	1.787	218	12%	314	18%	532	30%	634	35%

Telpunt 5: Aantal auto's Zieldeweg werkdagen, totaal en spijstijden ten zuiden van Zuideinde A'veen

Na de 2^e evaluatiebijeenkomst is nog een reactie binnengekomen van een bewoner van de Kortsteekterweg. Vóór de proefafsluiting was het op de Kortsteekterweg al druk in de spits en werd er ook vrij agressief gereden. Nog meer drukte is ongewenst, ook voor het fietsverkeer. De weg is zo smal dat op diverse punten twee auto's elkaar niet kunnen passeren. Verzoek is om de Zieldeweg open te laten voor motorvoertuigen. Indien de gemeente toch zou overgaan tot sluiting van de Zieldeweg, dan moet zij met overtuigende en effectieve maatregelen komen om het sluijverkeer op de Kortsteekterweg tegen te gaan.

Reactie: Indien wordt besloten tot definitieve afsluiting van de Zieldeweg, dan wordt aanbevolen om ter hoogte van de Lindenhovestraat, Kortsteekterweg en de Treinweg aanvullende maatregelen te nemen om ook daar de verkeersveiligheid van met name fietsverkeer te verbeteren.

BIJLAGE 10, VERGELIJKING FIETSTELLINGEN ZIENDEWEG.

In vergelijking met de juli 2019 is het aantal fietsers op de Zien deweg in juli 2022 tijdens de proefafsluiting toegenomen van gemiddeld 275 fietsers per dag naar gemiddeld 530 à 540 fietsers per dag. In 2019 is geteld ten noorden van de Achtermiddenweg. Dat is vergelijkbaar met telpunt 5 in 2022 ten zuiden van het Zuideinde te Aarlanderveen (zelfde wegvak). Ter vergelijking is ook telpunt 7 nabij Zwammerdam toegevoegd omdat hier de hele zomervakantie is. In de periode voor de zomervakantie (20 juni t/m 10 juli 2022) kwamen de resultaten van telpunt 5 en 7 nagenoeg overeen.

Fietstellingen	29/6-28/7/19	20/6-10/7/22*	20/6-10/7/22*	11/7-31/7/22*
Gem.Dagintens.:	Totaal	Totaal tlpnt 5	Totaal tlpnt 7	Totaal tlpnt 7
Zondag	444	725	736	708
Maandag	196	397	402	436
Dinsdag	308	611	612	475
Woensdag	250	727	718	529
Donderdag	276	405	429	406
Vrijdag	199	407	415	498
Zaterdag	219	488	482	650
Werkdagen	246	507	515	469
Weekenddagen	332	607	609	679
Alle Dagen	275	537	542	529

De weersomstandigheden in juli 2019 en 2022 waren vergelijkbaar (zie volgende bladzijden met weergegevens van De Bilt). De gemiddelde temperatuur was hoog (18,8 graden in 2019 en 18,6 graden in 2022). In 2022 was er iets meer zon en iets minder dagen met regen. In 2019 waren er 10 dagen met regen waarvan 1 dag langer dan 5 uur en 1 dag veel regen in korte tijd. In 2022 waren er 7 dagen met regen waarvan 1 dag langer dan 5 uur.

