
Onderwerp : Belangenafweging Zierendeweg.

Het college van burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn is voornemens een verkeersbesluit te nemen tot het afsluiten van de Zierendeweg. De afsluiting moet plaatsvinden tussen de Slingerkamp (kano oversteekplaats) en Achtermiddenweg, over een lengte van 140 meter. Hierdoor ontstaat een knip in de Zierendeweg. Alle bestemmingen aan de Zierendeweg blijven bereikbaar, echter moet de juiste route worden gekozen om deze bestemmingen te bereiken.

Belang fietser en overig langzaam verkeer voorop

Het college stelt het belang van de fietser en overig langzaam verkeer zoals voetgangers en ruiters voorop. Het college geeft op dit tracé prioriteit aan kwetsbare verkeersdeelnemers.

Daarom vindt het college het van belang dat het verkeersbeeld en de verkeersintensiteit van de Zierendeweg in overeenstemming wordt gebracht met het type weg. De Zierendeweg is een erftoegangsweg type 2 buiten de bebouwde kom. Er reden in 2019 gemiddeld circa 1700 motorvoertuigen per etmaal over de Zierendeweg. Dit is voor een erftoegangsweg type 2 een te hoge intensiteit. Toepassing van een erftoegangsweg type 2 met uitsluitend een rijloper van slechts 3,50 meter is in verband met de verkeersveiligheid en het voorkomen van (ernstige) bermschade alleen acceptabel als de intensiteit lager is dan 350 à 400 motorvoertuigen per etmaal.

Gebruik van de weg door gemotoriseerd verkeer

Uit onderzoek in 2021 is gebleken dat circa 8% (circa 135 motorvoertuigen) van de circa 1700 motorvoertuigen op de Zierendeweg verkeer is tussen Nieuwkoop en Zwammerdam (en dus niet verder rijdt). De overige 92% (circa 1565 motorvoertuigen) zijn motorvoertuigen met alleen een herkomst of bestemming in Nieuwkoop (circa 940) of Zwammerdam (circa 205) of zijn doorgaande motorvoertuigen t.o.v. beide plaatsen (circa 420).

Een belangrijke bestemming in Zwammerdam is Ipse De Bruggen aan de Spoorlaan. In het verlengde van de Zierendeweg rijdt men Zwammerdam binnen via een erftoegangsweg 30 km/u. Om Ipse De Bruggen te bereiken vanaf de Zierendeweg moet men via een erf rijden (Molenstraat–Plein–Swadenburgerdam). Dit is een zeer smalle straat met weinig uitwijkmogelijkheden en niet geschikt als ontsluitingsroute voor de omgeving.

Het gemotoriseerde verkeer op de Zierendeweg van en naar Nieuwkoop en verder rijdt voornamelijk naar de N11/A12 of naar Bodegraven en omgeving. Om de N11/A12 te bereiken moet men via een erftoegangsweg 30 km/u rijden (Molenstraat–Akerboomseweg). Deze weg is smal en er zijn weinig uitwijkmogelijkheden. Omwonenden hebben vaker geklaagd over te hard rijdende auto's en dit is bevestigd in meerdere onderzoeken met een snelheidsdisplay en blijkt uit de gegevens van VIA.

Veiligheid en leefbaarheid

De Zierendeweg is 3.4 kilometer lang. De gemiddelde afstand die een fietser voor woon-werkverkeer aflegt is 3.7 kilometer. Dat betekent dat de Zierendeweg zo'n 92% van de route beslaat. Voor recreatief verkeer zijn de afstanden groter en is het aandeel Zierendeweg kleiner. Automobilisten leggen voor woon-werkverkeer gemiddeld 15 tot 30 kilometer af. Voor hen beslaat de Zierendeweg zo'n 23 tot 10% van de route.

De fietser heeft door de beperkte breedte geen eigen plaats op de weg. Uit onderzoek is gebleken dat fietsers op de witte kantbelijning, vlak naast de berm, fietsen als auto's passeren. De berm is weinig vergevingsgezind, kent op diverse plaatsen een stijl talud en op diverse plaatsen zijn betonelementen aangebracht als bermbescherming. Voor fietsers is het balanceren om niet in aanraking te komen met passerende auto's en niet in de berm te geraken. Door de hoge intensiteit van het autoverkeer moeten fietsers met grote regelmaat deze manoeuvre maken. De rijtaak voor de fietser wordt hierdoor bemoeilijkt en het fietsen op de Zierendeweg wordt hierbij ervaren als onveilig (subjectief).

De Zierendeweg faciliteert met de huidige inrichting het doorgaande verkeer. Door de aanwezigheid van kantbelijning en diverse passeerhavens kan autoverkeer op de smalle weg zich goed richten en doorrijden. Alleen bij tegenliggers moet ruimte worden gegeven om elkaar te passeren. Bij het inhalen of passeren van fietsers wordt niet gewacht bij de passeerhavens en rijden auto's ook over de witte kantbelijning om te kunnen passeren. Diverse passeerhavens liggen zover uit elkaar dat het afhankelijk is van de bereidwilligheid van de automobilist of die wacht op de tegenligger. Doen beiden dat niet dan staat men tegenover elkaar.

Tussen 2014 en 2023 zijn 10 ongevallen geregistreerd (met een registratiegraad van 62% (bron: VIA). 2x auto eenzijdig, 1x met 3 motoren, 1x fiets eenzijdig, 2x auto met een onbekend voertuig, 3x auto met fiets en 1x landbouwvoertuig met fiets (dodelijk). Het college erkent dat de objectieve verkeersveiligheid met 10 ongevallen in 9 jaar niet heel slecht is. Wel acht het college het onwenselijk deze situatie in stand te houden, omdat de subjectieve verkeersveiligheid hier een grote rol speelt. Het is voor langzaam verkeer niet prettig om van deze voor langzaam verkeer belangrijke (recreatieve) route gebruik te maken (leefbaarheid).

Naast de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Zierendeweg, speelt voor het college ook mee dat ook bewoners de verkeerssituatie aan de Zierendeweg niet als veilig en leefbaar ervaren. Verder speelt mee dat het verkeer dat achterliggende bestemmingen heeft, over het achterliggende wegennet rijdt (door Zwammerdam, maar bijvoorbeeld ook het Zuideinde in Nieuwkoop) dat daar niet geschikt voor is. Dit doet afbreuk aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonomgeving.

Onderzoek

De afgelopen jaren is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de situatie op de Zierendeweg en achterliggende wegennet te verbeteren. Overwogen is of er een vrijliggend fietspad gerealiseerd kan worden langs de Zierendeweg. Het aanleggen van een fietspad is tijdrovend, zeer kostbaar en heeft een grote impact op de omgeving, vlak naast een Natura 2000 gebied. Het college heeft er voor gekozen deze optie nu niet te kiezen, omdat het nog vele jaren duurt voordat een fietspad gerealiseerd kan worden, als het al gerealiseerd kan worden. In de tussentijd zou de huidige situatie op de Zierendeweg en achterliggende wegennet voortduren. Om dezelfde reden is een verbreding van de Zierendeweg niet

realistisch. Bovendien draagt een fietspad of verbreding niet bij aan een verbetering van de situatie op het achterliggende wegennet. Hetzelfde geldt voor andere maatregelen zoals op het volledige traject een maximum snelheid van 30 km/u of fietsstraatinrichting.

Gevolgen voor gemotoriseerd verkeer

Het college erkent dat dit gevolgen heeft voor het gemotoriseerd verkeer. Het betekent dat het gemotoriseerd verkeer dat geen bestemming aan de Zierendeweg heeft, een andere route moet kiezen. Dit heeft tot gevolg dat men in afstand verder moet rijden en, afhankelijk van de bestemming, ook meer reistijd kwijt is. Dit heeft mogelijk gevolgen voor brandstofgebruik, leidt tot extra kosten en ongemak. Bovendien heeft dit gevolgen voor het wegennet waarnaar dit gemotoriseerd verkeer zich verplaatst. Daarom is onderzoek verricht naar de effecten van een eventuele afsluiting.

Pilot

Gemeente Alphen aan den Rijn heeft van 8 april 2022 tot 5 januari 2023 een proef gehouden met het afsluiten van een gedeelte van de Zierendeweg (140 meter tussen de Slingerkamp en Achtermiddenweg). Doel van de proef was om te onderzoeken wat het effect is op de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Zierendeweg en het omliggende wegennet.

Uit het onderzoek is gebleken dat de verkeersintensiteit op de Zierendeweg in overeenstemming komt met het type weg. Verder is gebleken dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Zierendeweg voor langzaam verkeer en bewoners verbetert. Daarnaast heeft de afsluiting een positief effect gehad op de fauna doordat er minder fauna is doodgereden. De Zierendeweg was veiliger en beter te gebruiken door fietsers en voetgangers en ook ruiters maakten weer gebruik van de weg.

De verkeersveiligheid en doorstroming op het omliggende wegennet is niet onacceptabel verminderd. Er zijn effecten zichtbaar waarvoor extra aandacht nodig is, met name op de Lindenhovestraat en Kortsteekterweg. Er staat al een herinrichting van de Lindenhovestraat gepland waarin dit meegenomen kan worden. In het licht van het voorgenomen besluit beraadt het college zich op de verkeerssituatie met betrekking tot de Kortsteekterweg.

Gebleken is dat de doorstroming op het omliggende wegennet niet extra wordt belemmerd door de afsluiting. Dit leidt voor het gemotoriseerde verkeer niet tot extra vertraging.

Milieueffecten

De extra reistijd voor gemotoriseerd verkeer is weliswaar vervelend maar naar het oordeel van het college niet onoverkomelijk. Afhankelijk van de bestemming is deze reistijd gelijk of beperkt langer. De extra brandstof die eventueel nodig is en de extra uitstoot die hierdoor gegenereerd zou worden is naar het oordeel van het college beperkt. De alternatieve routes bieden meer doorstroming waardoor beter met een constante snelheid gereden kan worden dan op de Zierendeweg waar geregeld afgeremd moet worden om passerend verkeer ruimte te bieden. Afremmen en weer opnieuw optrekken leidt tot extra brandstofgebruik. Daarbij kan gesteld worden dat de Zierendeweg direct langs een Natura 2000 gebied én door een stiltegebied loopt en uitstoot en geluid van gemotoriseerd verkeer daar minder wenselijk is. Bovendien rijdt al het verkeer dat geen bestemming aan de Zierendeweg heeft door de woonomgeving van Zwammerdam (en Nieuwkoop) en genereert daar ook uitstoot wat niet bijdraagt aan de leefbaarheid aldaar. Hierbij kan nog meegewogen worden dat het wagenpark gaandeweg verduurzaamd en er steeds meer elektrische auto's komen. De extra uitstoot en extra brandstofgebruik zijn daarmee van tijdelijke aard.

Daarom is het wenselijk dit verkeer zoveel mogelijk te bundelen op de daarvoor bestemde wegen zoals de N231, N207 en N11. Daarnaast wordt een Zierendeweg met veel minder motorvoertuigen aantrekkelijker en veiliger om te fietsen, wat er toe kan leiden dat er voor afstanden tot 10 à 15 kilometer vaker wordt gekozen voor de (elektrische) fiets in plaats van de auto. Zeker in combinatie met aanvullende maatregelen en acties van de gemeente en anderen om het fietsgebruik te stimuleren. Dat heeft een positief effect op het milieu.

Een bijkomen voordeel is dat een afsluiting positieve effecten heeft op de fauna doordat er minder dieren worden doodgereden. Weliswaar kan gesteld worden dat bij een toenemende verkeersintensiteit op de N-wegen daar de kans toeneemt dat dieren worden doodgereden, echter de Zierendeweg is gelegen tussen de Nieuwkoopse Plassen en polder waardoor de uitwisseling van dieren daar groter zal zijn dan langs de N-wegen.

Lokaal verkeer en sociale belangen

Doordat gekozen wordt voor een zogenaamde knip, in plaats van een volledige afsluiting van de weg, blijven alle bestemmingen aan de Zierendeweg bereikbaar. De knip zorgt er wel voor dat lokaal verkeer de Zierendeweg niet meer als ontsluitingsroute kan gebruiken. Bewoners van Nieuwkoop, Zwammerdam, Aarlanderveen, Bodegraven en De Meije kunnen hierdoor niet via de Zierendeweg met de auto naar de betreffende kernen rijden. Voor deze weggebruikers heeft de afsluiting de meeste impact. Uit de pilot is gebleken dat de extra reistijd voor deze groep het grootst is, maar desondanks beperkt blijft.

De afsluiting kan gevolgen hebben voor de sociale cohesie tussen de diverse kernen. Het college weegt hierbij af dat sociale contacten niet alleen onderhouden (kunnen) worden door verplaatsing per auto. Juist het verplaatsen per fiets wordt sterk verbeterd en stimuleert om juist vaker de fiets te pakken. Bestemmingen in De Meije zijn per fiets ook goed bereikbaar via het Meijepad.

Economische belangen

Het weren van doorgaand verkeer kan ook negatieve gevolgen hebben voor bedrijven in de directe omgeving van de Zierendeweg. Het zal hierbij vooral gaan om bedrijven die afhankelijk zijn van (toevallige) passanten zoals horeca. Bedrijven zoals bijvoorbeeld winkels, supermarkten, maneges, kampeerboerderijen en bootverhuur, worden vaak gericht bezocht door (vaste) klanten. Die klanten zullen weliswaar meer kilometers moeten rijden, maar de omrijtijd is beperkt. Bovendien moet gereden worden via hoofdroutes zoals N wegen die juist bedoeld zijn voor dergelijke verkeersbewegingen. Het college verwacht niet dat dit tot gevolg heeft dat er geen of veel minder klanten komen.

Voor zover het klanten van winkels in bijvoorbeeld Nieuwkoop, Zwammerdam of Bodegraven betreft weegt het college af dat zoals hiervoor beschreven (vaste) klanten vaak gericht naar een (vaste) winkel gaan, waarbij het college niet verwacht dat klanten door de afsluiting wegblijven. Anderszins treedt wellicht een herverdeling van klanten op waarbij andere winkels juist een positief effect merken omdat men dan eerder voor die winkels kiest.

Horeca is vaker afhankelijk van (toevallige) passanten. Door de afsluiting zullen er minder (toevallige) passanten per auto of motor zijn. Het college weegt hierbij af dat horeca niet alleen afhankelijk is van (toevallige) passanten per auto of motor, maar ook van passerende fietsers. Doordat de fietsroute via de Zierendeweg verbetert en het fietsgebruik toeneemt levert dit ook weer nieuwe (extra) klanten op. Het college weegt hierbij af dat dit elkaar minimaal zal opheffen en verwacht niet dat er (grote) nadelige gevolgen voor horeca zijn.

Bedrijven die de Zierendeweg als ontsluitingsroute gebruiken zullen door de afsluiting een andere route moeten kiezen. Dit heeft mogelijk gevolgen voor brandstofgebruik, leidt tot extra kosten en ongemak. Zoals hiervoor beschreven is dit bij de pilot niet gebleken. Het college weegt hierbij af dat deze gevolgen nihil zijn.

Tijdens de proefafsluiting zijn er voldoende mogelijkheden geweest om eventuele negatieve economische gevolgen naar voren te brengen. Tijdens de proefafsluiting is hiervan niets gebleken.

Hierbij geldt dat het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor de rekening van de betrokkenen behoren te blijven.

Beperkte afsluiting

Overwogen is de afsluiting te beperken tot bijvoorbeeld een seizoensafsluiting, spitsafsluiting, of buiten de spits afsluiting. Uit de verkeerstellingen blijkt dat fietsers gedurende de dag redelijk gelijkmatig verdeeld gebruik maken van de Zierendeweg. Hetzelfde geldt voor gemotoriseerd verkeer. Er zijn geen overduidelijke pieken aanwezig. Dit betekent dat bijvoorbeeld een spitsafsluiting, of buiten de spits, geen bovenmatig voordeel biedt aan het grootste deel van de fietsers die gebruik maken van de Zierendeweg. Hoewel fietsers in de zomermaanden meer gebruik maken van de Zierendeweg dan in de wintermaanden, is er nog steeds een redelijk aandeel fietsers in die wintermaanden. Ook dan blijven de verkeersveiligheid en leefbaarheid van belang, waardoor alleen bijvoorbeeld een zomerafsluiting niet voldoende bijdraagt aan het gewenste resultaat. Bovendien blijven motorvoertuigen bij een beperkte afsluiting gebruik maken van het achterliggende wegennet.

Ontheffingen

Het college erkent dat er weggebruikers zijn die wel onredelijk in hun belang worden geraakt. Voor deze weggebruikers is het mogelijk ontheffing aan te vragen. Alle bestemmingen aan de Zierendeweg blijven bereikbaar, echter moet de juiste route worden gekozen. Hierbij zal het college wel terughoudend zijn bij het verlenen van ontheffing.

Belangenafweging

Op basis van de pilot constateert het college dat bij een afsluiting tegemoet wordt gekomen aan het belang van de fietser, overig langzaam verkeer en bewoners door het verkeersbeeld in overeenstemming te brengen met het type weg. Ook heeft dit positieve effecten op het achterliggende wegennet.

Het gemotoriseerd verkeer moet hierdoor een andere route rijden. Het college weegt af dat de te kiezen routes beter geschikt zijn voor de afwikkeling van interlokaal verkeer dan de Zierendeweg en achterliggend wegennet, de extra reistijd beperkt blijft en de milieueffecten verwaarloosbaar zijn. Er is een gunstig bijkomend effect op de fauna langs de Zierendeweg. Een deel van het gemotoriseerd verkeer verkiest nog steeds enkele minder geschikte wegen zoals de Treinweg, Kortsteekterweg en Lindenhovestraat. Door aanpassingen op dit wegennet kan de veiligheid en leefbaarheid hier gewaarborgd blijven.

Wel ziet het college verbetermogelijkheden van de routes via het hoofdwegennet zoals beter zichtbare bochtschilden op de N231 tussen Aarlanderveen en Oostkanaalweg, verlichting in

de bocht thv hectometerpaal 2.1, een betere doorstroming bij de rotonde N207/N231 en een groene golf bij de verkeerslichten op de N207 bij Alphen aan den Rijn. Daarnaast wordt de Steekterbrug vervangen voor een vaste brug zodat er geen brugopeningen meer zijn die zorgen voor extra stagnatie op de N207. Het college brengt deze punten onder de aandacht van Provincie Zuid Holland.

Om deze redenen laat het college het belang van de fietser, overig langzaam verkeer en bewoners zwaarder wegen dan het belang van andere weggebruikers om van de Zierendeweg gebruik te moeten maken. Het verlies van comfort voor de automobilist om via de N wegen te moeten rijden, weegt niet op tegen het verlies van comfort voor de fietsers als de maatregel niet wordt getroffen. Verder laat het college het belang van fietsers, overig langzaam verkeer en bewoners zwaarder wegen dan economische en sociale belangen, omdat het college stelt dat de economische en sociale belangen beperkt geraakt worden.