

## Second Opinion

# Afsluiting Zierendeweg Alphen a/d Rijn

Terecht of niet?

Opdrachtgever: Vereniging Eymbert  
Datum: 19 juni 2023  
Versie: Definitief





De Baan Verkeersadvies B.V.  
Oude Garderenseweg 7  
8075 PL Elspeek  
The Netherlands

dirk@debaanverkeersadvies.nl  
www.debaanverkeersadvies.nl  
KvK: 89822242

## Second Opinion

# Afsluiting Zierendeweg Alphen a/d Rijn

## Terecht of niet?

Opdrachtgever: Vereniging Eymbert  
Datum: 19 juni 2023  
Versie: Definitief  
Auteur: Ing. D.L. (Dirk) de Baan

Rapportnummer: P2321R01/D2  
Projectnaam: Zierendeweg Alphen aan den Rijn

---

## INHOUDSOPGAVE

<b>1.</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1	ACHTERGROND	1
1.2	VRAAGSTELLING	1
<b>2.</b>	<b>ZIJN DE ARGUMENTEN STEEKHOUDEND?</b>	<b>3</b>
2.1	WAT ZIJN DE OVERWEGINGEN VOOR EEN AFSLUITING?	3
2.2	WAT ZIJN DE FEITEN?	3
2.2.1	<i>Objectieve verkeersonveiligheid</i>	4
2.2.2	<i>Subjectieve verkeersonveiligheid</i>	5
2.2.3	<i>Het vele (doorgaande) autoverkeer</i>	6
2.2.4	<i>Capaciteit Zierendeweg</i>	7
2.2.5	<i>Aantasting leefbaarheid voor fietsers en bewoners</i>	8
2.2.6	<i>Prioriteit aan de fietser?</i>	9
2.3	BEANTWOORDING VRAGEN VERENIGING EYMBERT	11
2.4	SLOTOPMERKING	18

## BIJLAGE

1. Dwarsprofielen Zierendeweg

# 1. Inleiding

## 1.1 Achtergrond

De Zierendeweg vormt de route tussen de kernen Zwammerdam en Nieuwkoop (en daarmee Zuideinde). Ook verkeer vanuit en naar Aarlanderveen (en Zuideinde) en de Meije gebruiken de Zierendeweg. De gemeente heeft in de periode van 8 april 2022 tot 5 januari 2023 een proef uitgevoerd waarbij over een afstand van 140 meter de Zierendeweg afgesloten is geweest voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd landbouwvoertuigen en brommobielen. De afsluiting was tussen kano oversteekplaats (De Slingerkamp) en Achtermiddenweg. De afsluiting ('knip') vond plaats met ANPR camera's die kentekens registreerden waarbij degenen zonder ontheffing een boete kregen opgelegd.

Als onderbouwing voor omzetting van proef naar een permanente afsluiting voor alle gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd landbouwvoertuigen, brommobielen en eventuele ontheffing houders) heeft de gemeente in het kader van de uniforme voorbereidingsprocedure een ontwerp verkeersbesluit<sup>1</sup> gepubliceerd. Daarin zijn overwegingen (zie § 2.1) gegeven ten aanzien van de (subjectieve) verkeers- onveiligheid vanwege het vele autoverkeer, de aantasting van de leefbaarheid voor fietsers en bewoners, het vele doorgaande verkeer en dat het college prioriteit wil geven aan de fietser.

Voorafgaand, tijdens en nadien zijn door DTV Consultant diverse metingen uitgevoerd naar de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsers. Uit die evaluatie blijkt een reductie van het aantal motorvoertuigen op de Zierendeweg van  $\pm 1300$  naar  $\pm 500$  per etmaal. Het aantal fietsers steeg van gemiddeld 320 naar 470 per etmaal. De gemeente stelt dat de proef geslaagd is en wil overgaan tot een permanente afsluiting voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd landbouwvoertuigen en brommobielen via instelling van een fiets-/bromfietspad over een lengte van proefafsluiting (140 meter) en handhaving via de ANPR camera's en een ontheffingenbeleid.

Om de permanente afsluiting formeel vast te leggen is een verkeersbesluit gepubliceerd<sup>1</sup> met de onderbouwing en een zestal documenten die de effectiviteit van de maatregel moeten aantonen. De directe omgeving van de afsluiting noch vele van de inwoners Zwammerdam, Nieuwkoop en Aarlanderveen zijn blij met deze afsluiting. Door de gemeente worden slechts beperkt ontheffingen verleend aan landbouwbedrijven en enkele bewoners, maar de meeste inwoners van de drie kernen komen niet in aanmerking voor zo'n ontheffing. Zij dienen om te rijden via de provinciale wegen N207 en N231 en eventueel de rijksweg N11.

## 1.2 Vraagstelling

Niet alle gebruikers van de Zierendeweg waren en zijn het eens met de proefafsluiting en ook tegen de permanente afsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Deze gebruikers zijn ook verenigd in de Vereniging Eymbert. Zij hebben als advocaat de firma TK Advocaten in de arm genomen. De Vereniging Eymbert heeft aan De Baan Verkeersadvies gevraagd om de argumenten van de gemeente (zie § 2.1) te beoordelen en de volgende vragen te beantwoorden:

---

<sup>1</sup> Zie <https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/gmb-2023-208387.html>

1. De gemeente stelt dat de verkeersveiligheid in het geding is. Is de verkeersonveiligheid dusdanig slecht dat het als goed argument kan dienen voor de afsluiting?
2. De gemeente gebruikt de term 'subjectieve verkeersonveiligheid' als onderbouwing. Is dit argument terecht of niet waarbij de ervaren verkeersonveiligheid onacceptabel is?
3. De onderbouwing dat het verkeersbeeld tijdens de proefafsluiting in overeenstemming is gekomen met het type weg ontbreekt. Voldoet het verkeersbeeld nu beter dan voorheen?
4. De gemeten (Google/map) reistijden zijn bepaald tussen locaties op het hoofdwegennet (N231 en N11) en niet voor de omrijdafstand voor verkeer tussen de kernen Zwammerdam, Nieuwkoop en Aarlanderveen. Wat zijn de werkelijke omrijdafstanden voor inwoners van deze kernen en wat is het verkeersveiligheidseffect op deze omrijdroutes?
5. Ten aanzien van de uitgevoerde tellingen blijkt dat enkele telpunten ontbreken waardoor geen compleet beeld ontstaat.
6. De verkeersproductie van de 8 woningen en een enkel bedrijf langs de Zierendeweg is beperkt, maar veel lager dan de getelde aantallen verkeer op de Zierendeweg tijdens de afsluiting. Waar komt dat verkeer vandaan /waar gaat dat verkeer naar toe?
7. De gemeente gebruikt het argument 'voorkomen van schade' doch het verkeer dat na de 'knip' nog van de Zierendeweg gebruik mag maken zijn juist grote landbouwvoertuigen en (brom)fietsers. Als die elkaar moeten passeren (niet bij passeerhaven), dan zal het landbouwvoertuig alsnog de berm gebruiken. Kan dit argument als onderbouwing dienen van het verkeersbesluit?
8. Zijn alternatieve oplossingen mogelijk die de door de gemeente genoemde problemen ook zouden kunnen verhelpen, zonder dat een 'knip' wordt gerealiseerd? Dit in relatie tot het beleid waarbij fietsers worden gefaciliteerd en de sociale cohesie in het gebied behouden blijft?

De beoordeling van de gemeentelijke argumenten en beantwoording van deze acht vragen wordt in hoofdstuk 2 uitgewerkt.

## **2. Zijn de argumenten steekhoudend?**

### **2.1 Wat zijn de overwegingen voor een afsluiting?**

Voor de proefafsluiting en voor de permanente afsluiting zijn o.a. de volgende overwegingen aangegeven in het ontwerp verkeersbesluit<sup>1</sup> opgenomen (niet uitputtend):

- a. Dat een verkeersbesluit (voor de proef) is gepubliceerd in het Gemeenteblad op 17 februari 2022<sup>2</sup>;
- b. Dat uit de proef is gebleken dat het verkeersbeeld in overeenstemming komt met het type weg (erftoegangsweg type 2 buiten de bebouwde kom), de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Zierendeweg en aansluitende routes verbetert, dat er een positief effect was op de fauna langs de Zierendeweg doordat er minder dieren werden doodgereden en dat er geen extra stagnatie of verkeersonveiligheid op is getreden op de alternatieve routes;
- c. Dat het college absolute prioriteit wil geven aan de fietser en overig langzaam verkeer en het daarom van belang vindt de verkeerssituatie blijvend in overeenstemming te brengen passend bij het type weg;
- d. Dat daarom wordt gekozen om een gedeelte van de Zierendeweg aan te wijzen als bromfiets-/fietspad, waarbij landbouwverkeer en brommobielen worden uitgezonderd. Tijdens de proef bleek dat de borden 'geslotenverklaring gemotoriseerd verkeer' niet voldoende prikkelt om niet door te rijden;
- e. Dat het college het belang van de fietser en overig langzaam verkeer en bewoners zwaarder weegt dan de belangen van gemotoriseerd verkeer om van de Zierendeweg gebruik te moeten maken;
- f. Dat het college hiermee de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Zierendeweg én aansluitende routes door Zwammerdam (en Nieuwkoop) beoogt te verbeteren;
- g. Dat door deze maatregel alle bestemmingen aan de Zierendeweg bereikbaar blijven, maar dat afhankelijk van de bestemming de juiste route moet worden gekozen;
- h. Dat het college erkent dat sommige groepen weggebruikers onredelijk in hun belang worden geraakt en dat zij in aanmerking kunnen komen voor een ontheffing en hiertoe ontheffingenbeleid wordt opgesteld;
- i. Dat voor de handhaving van deze maatregel ANPR camera's kunnen worden ingezet;
- j. Dat het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee eenieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor de rekening van de betrokkenen behoren te blijven.

### **2.2 Wat zijn de feiten?**

De overwegingen van de gemeente concentreren zich op de (ervaren) verkeersonveiligheid vanwege het vele autoverkeer, de aantasting van de leefbaarheid voor fietsers en bewoners, het vele doorgaande verkeer en dat het college prioriteit wil geven aan de fietser. Hieronder wordt ingegaan op de feiten.

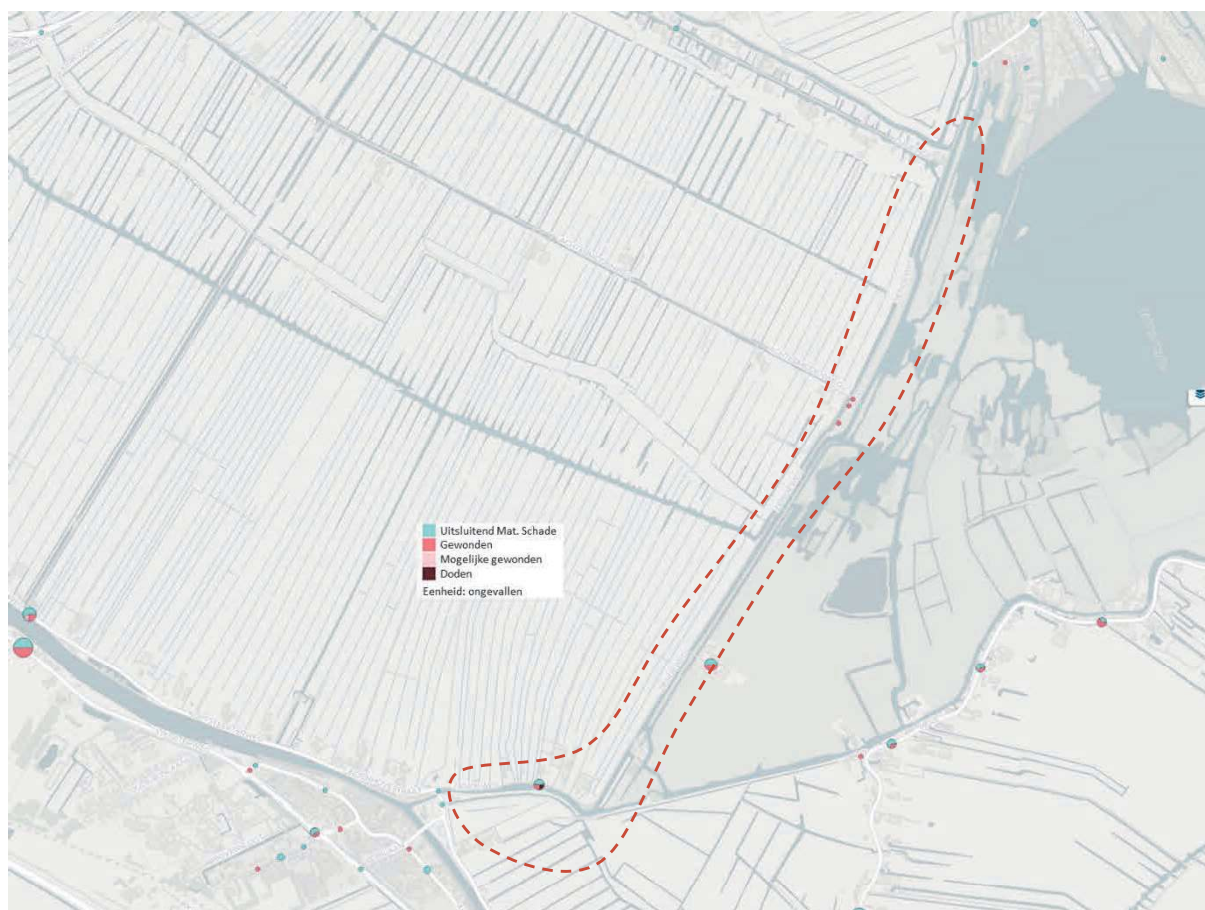
---

<sup>2</sup> Zie <https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/gmb-2022-71121.html>



## 2.2.1 Objectieve verkeersonveiligheid

De door politie geregistreerde ongevallen worden centraal vastgelegd door het bureau VIA<sup>3</sup> waarbij deze op dit bureau op kaart worden gezet met detailinformatie per ongeval. Deze informatie is vanaf 2014 beschikbaar omdat vanaf dat jaar door het Ministerie van Justitie & Veiligheid weer meer prioriteit werd gegeven aan de politie voor registratie van verkeersongevallen.



Figuur 1 – Geregistreerde ongevallen door politie in periode 2014-2022 [Bron: VIA.Software]

Op de Zieldeweg in de gemeente Alphen aan den Rijn (contour in Figuur 1 / tussen Zuideinde en Zieldeweg) zijn in de periode 2014-2022 totaal zeven ongevallen door de politie geregistreerd. Daarbij zijn vier gewonden gevallen en is een persoon overleden. In onderstaande tabel zijn de gegevens per ongeval opgenomen. Daarnaast zijn zes ongevallen geregistreerd op het erf van Zieldeweg 12 aan de andere zijde van de Zieldeweg.

Locatie (van noord naar zuid)	Datum	Tijdstip	Aard	Licht/duister	Weer	Wegdek	Verlichting		Partij 1		Partij 2	
Kruispunt Zieldeweg-Achtermiddenweg	1-4-2016	12:52	Eenzijdig	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Auto	18 jaar		Onbekend	63 jaar Gewond
Wegvak Zieldeweg (nabij wegafsluiting)	14-5-2019	19:45	Kop/staart	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Fiets	43 jaar		Fietsbegeleider	43 jaar Gewond
Wegvak Zieldeweg (nabij wegafsluiting)	27-3-2022	11:36	Onbekend	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Motor	26 jaar	Gewond	2x Motor	30 en 56 jaar
Wegvak Zieldeweg (nabij Zwammerdam)	27-2-2022	02:55	Vast voorwerp (brug)	Duister	Droog	Droog	Brandend	Auto	36 jaar	Doorgereden		
Wegvak Zieldeweg (nabij Zwammerdam)	25-9-2016	13:53	Eenzijdig	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Auto	62 jaar		Onbekend	29 jaar Gewond
Wegvak Zieldeweg (nabij Zwammerdam)	8-6-2015	18:16	Uitrit	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Fiets	46 jaar		Bestelauto	26 jaar
Wegvak Zieldeweg (nabij Zwammerdam)	27-9-2014	13:58	Flank	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Landbouwvoertuig	19 jaar	Alcohol gebruikt	Fiets	67 jaar Overleden

Tabel 1 – Geregistreerde ongevallen periode 2014-2022 op de Zieldeweg Alphen aan den Rijn [bron: VIA

<sup>3</sup> Zie [www.via.software](http://www.via.software) of <https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map>

Uit de detailgegevens blijkt dat drie eenzijdige ongevallen zijn geregistreerd waarbij bij één daarvan een auto tegen een brug is gereden. Opvallend is dat bij de twee eenzijdige ongevallen wel een tweede partij is geregistreerd met onbekend voertuig maar waarbij de tweede partij wel gewond is geraakt. De overige vier ongevallen hebben een verschillende aard:

- Kop/staart: twee fietsers
- Onbekend: drie motoren
- Uitrit: een fietser en een bestelauto
- Flank: een fietser en een landbouwvoertuig

→ Geconcludeerd moet worden dat de zeven door politie geregistreerde ongevallen in negen jaar tijd in aantal beperkt zijn doch qua afloop vier gewonden en een dode te betreuren zijn. Daarbij zijn er 3 ongevallen met fietsers in 9 jaar tijd. De aantallen liggen niet hoger dan andere, vergelijkbare wegen zoals Lindehovestraat of Meije. Zie verder kader hieronder.

SWOV heeft onderzoek gedaan naar de landelijke trends op alle typen wegen in Nederland<sup>4</sup>. Zij zien in periode 2012-2021 o.a. een stijgende trend van het aantal dodelijke ongevallen op zowel wegen met een snelheidslimiet van 60 km/uur (stijgend +3,5%) als ook op wegen waar 30 km/uur geldt (stijgende trend +4,6%). Binnen 30-zones vallen relatief veel doden onder fietsers: 59,1% van de doden in 30-zone is fietser. Binnen 60-zones is het aandeel 18,4%. Zie tabellen 3.25 en 3.26 in de voetnoot 4.

Het aantal verkeersdoden is een betrouwbare indicatie voor de verkeersonveiligheid omdat in nagenoeg alle gevallen het ongeval door de politie wordt geregistreerd. Het geeft daarmee tevens een goed beeld van de totale verkeersonveiligheid ten aanzien van verkeersongevallen met gewonden of met uitsluitend materiële schade; ook al worden die niet allemaal geregistreerd.

## 2.2.2 Subjectieve verkeersonveiligheid

De basis voor het besluit om op de Zierendeweg een proefafsluiting te doen ligt in de subjectieve verkeersonveiligheid.

Subjectieve verkeersonveiligheid is moeilijk te kwantificeren en volgt feitelijk alleen uit klachten die bij de gemeente zijn binnengekomen óf via een enquête. De gemeente heeft in het kader van een WOO-verzoek een overzicht samengesteld met 22 meldingen en 5 emails in de periode januari 2017-oktober 2022. Van de 22 meldingen gaan er 7 over te hard rijden, 2 over doodgereden dieren/protest daartegen en 3 over gevaar voor fietsers. De andere 10 meldingen betreffen slecht wegdek (2x), RVV-borden (3x) en snoeiwerk of omgewaaide bomen (5x). De vijf emails betreffen te hard rijden door vracht-, landbouw- en autoverkeer (2x), de beoogde afsluiting, het aanleggen van een fietspad (2x) en inrichten van de Zierendeweg als fietspad/fietsstraat. Deze informatie is niet toegevoegd aan het verkeersbesluit waardoor deze informatie feitelijk niet bekend is. De gemeente schernt wel met de gemelde subjectieve verkeersveiligheid als argument, maar onderbouwt het verkeersbesluit er niet mee. Daardoor kan deze informatie niet worden meegenomen als argumentatie.

Uit de Stakeholdersconsultatie (IV-Infra d.d. 9 augustus 2021, pag.9) is naar voren gekomen dat belangenorganisaties (natuur, fiets, dorpskernen, LTO/Cumela) stellen dat de Zierendeweg onveilig is voor gemotoriseerd verkeer terwijl direct aanwonenden dat slechts in de helft van de gevallen voor gemotoriseerd verkeer stelt. Voor fietsers vindt nagenoeg iedere bevroagde stakeholder het niet veilig. Oorzaak ligt bij de smalle rijbaan en het gedrag (snelheid) van het gemotoriseerde verkeer.

<sup>4</sup> Zie tabel 3.24 in <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2022-10A.pdf>



Uit een eigen onderzoek van Eymbert.nl onder de stakeholders (belangenorganisaties en bewoners) die door IV-Infra waren bevestigd, komt naar voren dat men daarin aangeeft dat bepaalde vragen ervaren werden als subjectief en sturend. Eymbert.nl zet zodoende vraagtekens bij de resultaten omdat mogelijk de mening van een aantal organisaties gekleurd is vanwege andere doelen dan verkeersveiligheid (b.v. verbetering natuurwaarden). In dit eigen onderzoek van Eymbert.nl is tevens gevraagd of men de Zieldeweg open wilden houden of wilden afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. De resultaten uit dat onderzoek zijn in onderstaande tabellen overgenomen. Geconstateerd moet worden dat tussen beide onderzoeken grote verschillen zitten. Bewoners en organisaties pleiten nu voor 82% á 90 % voor openhouden of zijn neutraal.

Bewoners (n=10)	Onderzoek IV-Infra bv 2021	Onderzoek Eymbert.nl 2022
Openhouden Zieldeweg	8%	22%
Neutraal	11%	60%
Afsluiten Zieldeweg	81%	18%

Organisaties (n=11)	Onderzoek IV-Infra bv 2021	Onderzoek Eymbert.nl 2022
Openhouden Zieldeweg	19%	45%
Neutraal	23%	45%
Afsluiten Zieldeweg	58%	10%

- ➔ Geconcludeerd moet worden dat het moeilijk is de subjectieve verkeersonveiligheid te kwantificeren omdat in twee onderzoeken onder dezelfde populatie de resultaten zeer verschillend zijn. Subjectieve verkeersonveiligheid is een ervaring die men heeft en dat kan blijkbaar op verschillende momenten op een andere manier worden geuit.
- ➔ De gemeente heeft bij de onderbouwing van het verkeersbesluit geen overzicht van ontvangen klachten gevoegd. Klachten zijn door de gemeente blijkbaar niet ontvangen.

### 2.2.3 *Het vele (doorgaande) autoverkeer*

Naar de effecten van de realisatie van de rotonde N231-Achtienkavels is door IV-Infra studie gedaan en vastgelegd in de notitie “Verkeerskundige effecten rotonde Achtienkavels” d.d. 6 april 2018. Hiertoe is o.a. een selected link gemaakt van het verkeer dat via de Zieldeweg rijdt (2014) en gaat rijden (2025) nadat de rotonde gerealiseerd is. De rotonde is in 2021/2022 gerealiseerd. IV-Infra geeft als toelichting op de resultaten van de selected link dat het aandeel doorgaand verkeer tussen Nieuwkoop/N231 en N11/A12 via de Zieldeweg gelijk blijft maar dat de totale intensiteit op de Zieldeweg toeneemt. Dit komt doordat de route via de rotonde en Achtienkavels sneller is geworden dan voorheen.

- ➔ Geconcludeerd moet worden dat de realisatie van de rotonde er feitelijk voor heeft gezorgd dat de route tussen N231 en N11/A12 ‘binnendoor’ door de overheid zelf is gefaciliteerd omdat de afslagverboden op het voormalige voorrangskruispunt vanaf de N231 naar Achtienkavels-zuid hierdoor zijn vervallen. De provincie Zuid-Holland en de gemeenten Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn hebben hiermee zelf voor het vele doorgaande verkeer gezorgd op de Zieldeweg. Dit aantal wordt thans als argument gebruikt en onderbouwing voor de permanente afsluiting.

## 2.2.4 Capaciteit Ziendeweg

Een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom kan tot 6000 motorvoertuigen per etmaal verwerken<sup>5</sup>. Dit aantal is gebaseerd op de aanname dat auto's elkaar zonder hinder kunnen passeren en een auto met een groter voertuig zoals een landbouwvoertuig of vrachtwagen gebruik moeten maken van de (verstevigde) berm. Een rijloper van 3,50 meter breedte is voor een erftoegangsweg type 2 (geen markering) 'gebruikelijk' met een minimale maat van 2,50 en een ideale maat van 4,50 meter. De Ziendeweg is 3,30 tot 3,70 meter breed en heeft daarmee een 'gebruikelijke' maatvoering. Op vele plekken zijn passeerhavens aanwezig met een breedte van 4,80 meter breed met een enkele van 6,00 meter. Deze maatvoering is nog exclusief de doorgroei- en stenen langs de Ziendeweg. CROW-publicatie 328 : Handboek Wegontwerp 2013 Basiscriteria geeft in tabel 6.4 de volgende intensiteiten voordat berm schade op gaat treden:

Tabel 6.4. Maximale intensiteiten ter voorkoming van berm schade

Verhardingsbreedte (m)	Intensiteit (mvt/etmaal)	
	zandgrond	klei/veen
3,00	350	300
3,50	400	350
4,00	575	500
4,50	1.000	800
5,00	1.400	1.150
5,50	3.000 à 4.000	
6,0	5.000 à 6.000	

Op basis van de wegbreedten bij de passerhavens met veelal ook nog semi-verharding (doorgroei- en stenen) kunnen minimaal 1150 tot 1400 voertuigen via de Ziendeweg rijden.

In de hierboven genoemde notitie van IV-Infra wordt op pagina 15 zelfs aangegeven dat de gemeente Nieuwkoop inschat dat via de route Achttienkavels Zuid/Ziendeweg zo'n 2800 motorvoertuigen per etmaal kunnen rijden (zie Citaat 1). Dit aantal is beperkt vanwege de weginrichting en beperkte hoeveelheid uitwijkstroken (met name op de Achttienkavels-Zuid). De Achttienkavels-Zuid (tussen N231 en Ziendeweg) heeft op een weglengte van 1,8 km totaal negen locaties om elkaar te passeren; dus elke 200 meter een passeermogelijkheid. Deze weg is 3,50 meter breed. De Ziendeweg (tussen Achttienkavels-Zuid en Zindebrug (kom Zwammerdam) heeft op een lengte van 3,6 km totaal 33 passeerlocaties; dus elke 100 á 150 meter een passeermogelijkheid. De capaciteit van de Ziendeweg is hierdoor groter dan die gemeente Nieuwkoop aangeeft voor de Achttienkavels-Zuid.

Let wel dit is gebaseerd op een situatie zonder aanvullende maatregelen. De gemeente Nieuwkoop schat in dat de route Achttienkavels-Zuid/Ziendeweg zo'n 2800 motorvoertuigen per etmaal aan kan gezien de weginrichting en beperkte hoeveelheid uitwijkstroken (met name op de Achttienkavels-Zuid is dit beperkt). Verdere aanvullende maatregelen zullen effect hebben op de routekeuze, waarbij een minimaal verlies in rijtijd al van invloed kan zijn.

Citaat 1 – uit notitie van IV-Infra "Verkeerseffecten rotonde Achttienkavels" pag.15.

<sup>5</sup> CROW-publicatie 329: Handboek Wegontwerp 2013 Erftoegangswegen § 2.1.3.

- Geconcludeerd moet worden dat zowel de Zierendeweg als de Achttienkavels-zuid een ‘gebruikelijke’ breedte kennen, elke 100 á 200 meter een passermogelijkheid en de capaciteit op maximaal 2800 motorvoertuigen per etmaal ligt. De intensiteiten op de Zierendeweg liggen hier ruim onder.

### **2.2.5 Aantasting leefbaarheid voor fietsers en bewoners**

In het op 15 februari 2023 gepubliceerde “Verkeersveiligheid Alphen aan den Rijn 2021-2026” wordt de Zierendeweg niet genoemd als knelpunt terwijl deze wel wordt genoemd in bijlage 3a en 3b van Evaluatie verkeersveiligheidsplan” d.d. 27-10-2022; maar dan uitsluitend op basis van een Top-5 knelpunten die de Fietsersbond heeft aangegeven. Door de Fietsersbond wordt de Zierendeweg als knelpunt benoemd vanwege het ontbreken van een fietspad. Omdat deze rapporten niet ter inzage hebben gelegen bij de stukken van het bestreden verkeersbesluit kunnen deze door de Fietsersbond aangegeven knelpunten niet als motivering dienen voor het verkeersbesluit.

Leefbaarheid is een begrip dat in de stedenbouwkunde en verkeerskunde wordt gebruikt om aan te geven of een gebied (buurt, wijk, straat) geschikt en aantrekkelijk is om in te wonen of te werken. Vanuit verkeerskundig oogpunt is dit ‘vertaald’ naar hinder in de vorm van geluidhinder, trillinghinder, hoge rijsnelheden en slechte luchtkwaliteit.

- Auto’s zijn afgelopen jaren steeds stiller en schoner geworden. Het geluid dat zij produceren is motorgeluid en contactgeluid tussen band en asfalt. Motorgeluid van auto’s is op korte afstand hoorbaar maar van motoren is het op grote afstand hoorbaar. Contactgeluid gaat pas een rol spelen bij rijsnelheden boven 70 km/uur. De uitgevoerde snelheidsmetingen door DTV Consultants (rapport “Monitoring proefafsluiting Zierendeweg Gemeente Alphen aan den Rijn” d.d. 10 februari 2023) geven in de 0-meting een V85 van 63,1 á 64,8 km/uur, in de 1-meting een V85 van 56,2 á 58,0 km/uur en in de 2-meting een V85 van 58,4 á 59,7 km/uur. De V85-snelheid is de rijsnelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden. Zie voor de metingen bijlage 2, 4 en 8 van het rapport van DTV Consultants.  
Uit deze gegevens blijkt dat de rijsnelheden lager liggen dan 70 km/uur; aan de Zierendeweg nauwelijks bebouwing aanwezig is en daardoor geen geluidhinder zou mogen optreden door autoverkeer. Geluidhinder vanwege (rondtoerende) motoren is mogelijk wel aan de orde.
- Trillinghinder komt voor bij veengrond en oneffenheden in het wegvak of bij kruispunten. Snelheid remmende maatregelen zoals drempels op kruispuntplateau geven vooral bij zwaar verkeer een trilling door aan de fundering van panden binnen een afstand van  $\pm 25$  meter. Bij geen van de drempels is de afstand tot bebouwing kleiner dan 25 meter, zodat trillinghinder niet voor zou mogen komen.
- Hoge rijsnelheden door het gemotoriseerd verkeer zijn voor bewoners en fietsers een dreiging en geven een gevoel van verkeersonveiligheid op een smalle rijbaan. Bij het elkaar passeren zullen de weggebruikers moeten uitwijken en zullen fietsers achter elkaar moeten gaan rijden. Bij het passeren van elkaar zal men de rijsnelheid sterk verlagen; immers ziet men de fietsers vanwege het rechte tracé al van verre rijden.  
Zoals hiervoor gemeld liggen de V85-rijsnelheden onder 60 km/uur doch de locatie van de snelheidsmeting lijkt in de in 2020 ingestelde 30 km/uur regime (2019: RVV A1-bord 30 km/uur en in 2021: 30 km/uur zone) te zijn gehouden. De lengte van de 30-zone is  $\pm 875$  meter op een totale weglengte van de Zierendeweg van 3,6 km. Weggebruikers passen hun gedrag blijkbaar niet aan de 30-zone aan omdat zij deze niet begrijpen (waarom 30??) en de weg goed te overzien is.
- De luchtkwaliteit in Nederland vanwege gemotoriseerd verkeer betreft  $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{PM}_{2,5}$ . In de praktijk zijn er vooral nog overschrijdingen van de grenswaarden voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$ . De grenswaarden voor stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) is van toepassing op wegen waar meer dan 40.000

voertuigen per etmaal rijden. Fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) is in een open landschap waar smog kan optreden niet aan de orde.

Het College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Alphen aan den Rijn heeft geen nader onderzoek gedaan of metingen laten verrichten naar de mogelijke effecten van een afsluiting op stikstofoxiden, fijnstof of CO<sub>2</sub> reductie op het nabij gelegen Natura 2000 gebied. Bij een verkeersbesluit met ingrijpende gevolgen zou dit inzichtelijk moeten zijn.

- ➔ Geconcludeerd moet worden dat de onderbouwing voor het argument 'verbetering van de leefbaarheid voor bewoners en fietsers' geluidhinder, trillinghinder en luchtkwaliteit niet aan de orde zijn. Uitsluitend de subjectieve verkeersveiligheid en hoge rijsnelheden lijken hier onder te kunnen worden geschaard. Bij daadwerkelijk elkaar passeren zal de rijsnelheid sterk verlaagd worden.

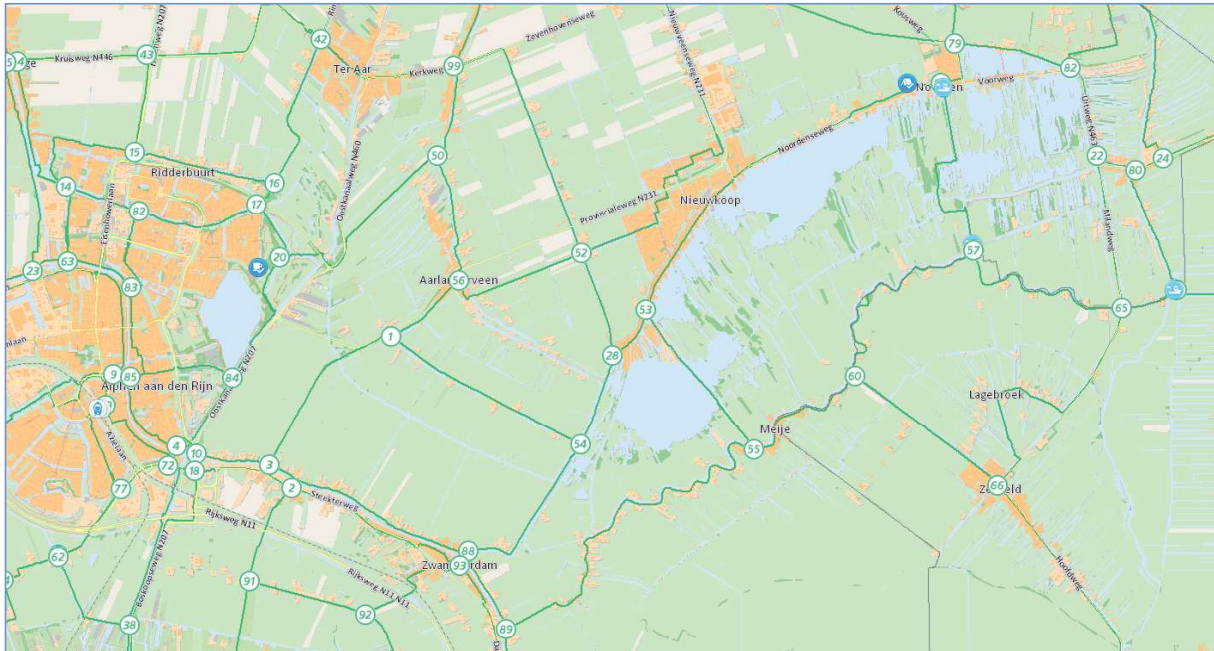
### **2.2.6 Prioriteit aan de fietser?**

Door de beoogde afsluiting verdwijnt het doorgaande verkeer naar 'elders' en lijkt dat er uitsluitend nog landbouwvoertuigen, brommobielen, bromfietsers en fietsers via de Zierendeweg zullen rijden. Echter, ook automobilisten met een ontheffing zullen in de toekomst gebruik blijven maken van de Zierendeweg en via het stukje fiets-/bromfietspad rijden. Wie wel en wie geen ontheffing zal krijgen is nog onduidelijk omdat het ontheffingenbeleid één van de punten is die in het verkeersbesluit worden genoemd die nader uitgewerkt moet worden. Kortom alle typen weggebruikers maken straks nog steeds gebruik van de Zierendeweg. Doordat er minder autoverkeer zal zijn, kan de rijsnelheid van het resterende autoverkeer hoger liggen omdat de kans op het treffen van een tegenligger kleiner wordt. Fietsers zullen daardoor de nieuwe situatie als slechter beoordelen (subjectieve verkeersveiligheid verslechterd).

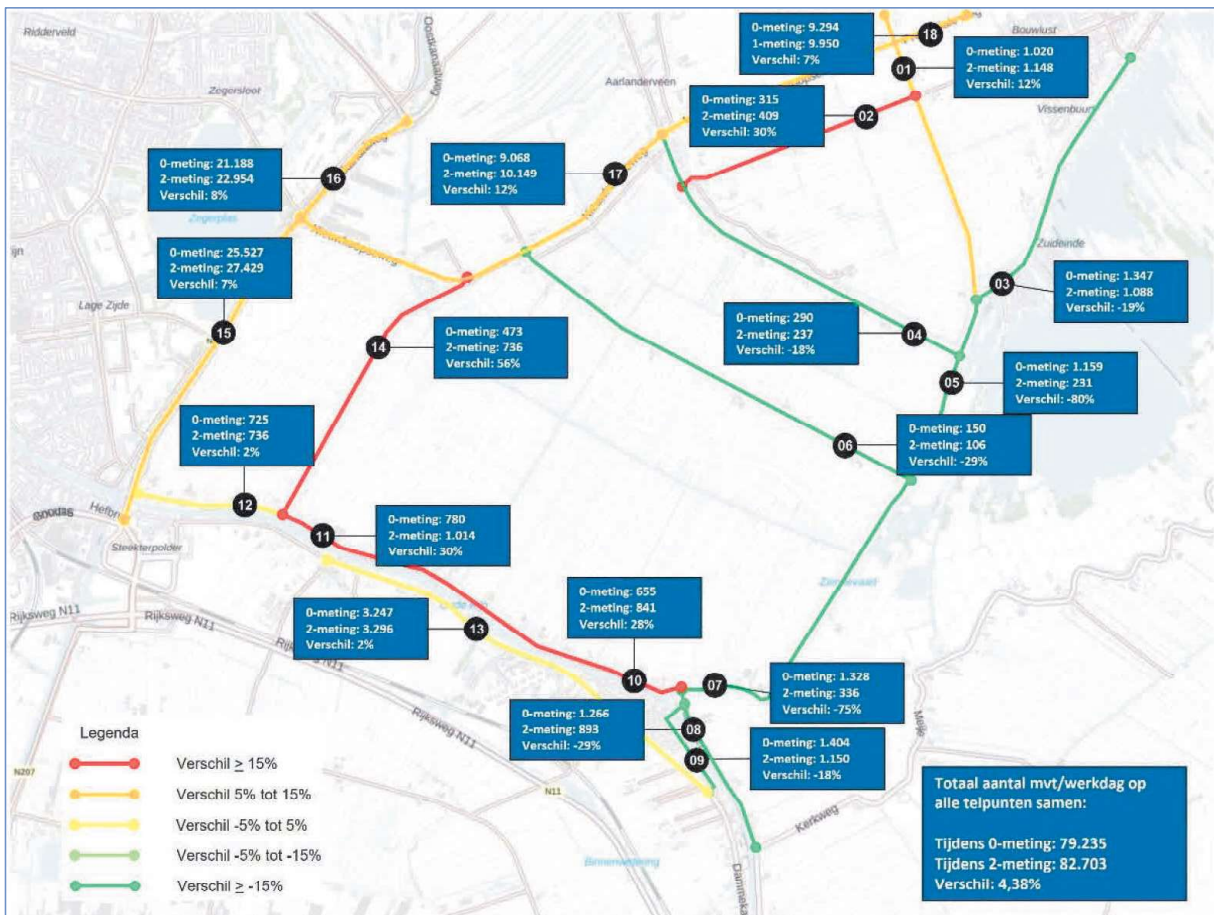
Het 'verdrongen' verkeer dat over langere afstand rijdt, zal bij een afsluiting via de provinciale N231 en N207 gaan rijden. Lokaal verkeer uit de omliggende kernen Zwammerdam, Nieuwkoop, Aarlanderveen en de Meije zal via lokale wegen gaan rijden zoals b.v. via de Achtermiddenweg (telpunt 01), Kerkvaartsweg (02), Treinweg (14) en Kortsteekterweg (10 en 11). Op deze wegen rijden ook fietsers doch zijn geen speciale voorzieningen getroffen. Dit blijken ook de wegen te zijn waar een toename van het verkeer is waargenomen door DTV Consultants. Zie hiertoe afbeelding 21 uit hun rapport. Tot slot voeren via de alternatieve routes ook fietsroutes van het nationale netwerk van fietsknooppunten. Hier rijden zodoende veel dagrecreanten (zie Figuur 2).

- ➔ Geconcludeerd moet worden dat het op de Zierendeweg rustiger wordt doch op andere wegen drukker. Hierdoor wordt het 'probleem' verplaatst en lijkt de gemeente geen oog te hebben (gehad) voor fietsers op overige wegen in hun beheergebied. Het prioriteit geven aan de fietsers lijkt een gelegenheidsargument voor de Zierendeweg.
- ➔ Door de Fietsersbond wordt de Zierendeweg als knelpunt benoemd vanwege het ontbreken van een fietspad. Alleen doorvoering van die oplossing geeft prioriteit aan de fietsers.





Figuur 2 – Netwerk van fietsknooppunten in de regio



Figuur 3 – Gemiddelde intensiteiten gemotoriseerd verkeer werkdagen [bron: afbeelding 21 rapportage DTV Consultants]



## 2.3 Beantwoording vragen Vereniging Eymbert

In paragraaf 1.2 zijn acht vragen geformuleerd door de Vereniging Eymbert.

Deze worden hieronder per stuk beantwoord met telkens een korte samenvatting per vraag. Bij beantwoording wordt teruggegrepen op de feiten uit § 2.2.

**Vraag 1:** *De gemeente stelt dat de verkeersveiligheid in het geding is. Is de verkeersonveiligheid dusdanig slecht dat het als goed argument kan dienen voor de afsluiting?*

De gemeente stelt in het verkeersbesluit dat de huidige situatie niet verkeersveilig is door het vele autoverkeer op de smalle Zierendeweg in combinatie met fiets- en landbouwverkeer. Belangrijker acht zij het onveilige gevoel dat er zou bestaan.

**Antwoord 1:** Zoals uit de feiten blijkt zijn in negen jaar tijd zeven ongevallen door politie geregistreerd. Hierbij vielen vier gewonden en een dode (zie Tabel 1). In vergelijking met andere 60 km/uur wegen geeft de Zierendeweg geen ander beeld. Het ongeval met dodelijke afloop blijkt tussen een landbouwvoertuig en fietser te zijn geweest. Deze twee categorieën weggebruikers mogen in de toekomst gebruik blijven maken van de Zierendeweg. De ongevallen met gewonden blijken te zijn gebeurd met een auto en een onbekend voertuig (2x), tussen twee fietsers (1x) en tussen drie motorrijders (1x).

De gemeente heeft in het kader van een WOO-verzoek een overzicht samengesteld met 22 meldingen en 5 emails in de periode januari 2017-oktober 2022. Van de 22 meldingen gaan er 7 over te hard rijden, 2 over doodgereden dieren/protest daartegen en 3 over gevaar voor fietsers. De andere 10 meldingen betreffen slecht wegdek (2x), RVV-borden (3x) en snoeiwerk of omgewaaide bomen (5x). De vijf emails betreffen te hard rijden door vracht-, landbouw- en autoverkeer (2x), de beoogde afsluiting, het aanleggen van een fietspad (2x) en inrichten van de Zierendeweg als fietspad/fietsstraat. Deze informatie is niet toegevoegd aan het verkeersbesluit waardoor deze informatie feitelijk niet bekend is. De gemeente schernt wel met de gemelde subjectieve verkeersveiligheid als argument, maar onderbouwt het verkeersbesluit er niet mee. Daardoor kan deze informatie niet worden meegenomen als argumentatie.

→ Geconcludeerd moet worden dat in zes jaar tijd zijn 15 meldingen gedaan over de verkeerssituatie op de Zierendeweg. Daarnaast zijn nog 10 meldingen over wegonderhoud, verkeersborden en snoeiwerkzaamheden. De subjectieve verkeersonveiligheid is wel aan de orde en kan op basis van het aantal klachten niet genegeerd worden.

**Vraag 2:** *De gemeente gebruikt de term 'subjectieve verkeersonveiligheid' als onderbouwing. Is dit argument terecht of niet waarbij de subjectieve verkeersonveiligheid onacceptabel is?*

De gemeente stelt in het verkeersbesluit (zie a-ii en a-iii in § 2.1) dat veel weggebruikers een onveilig gevoel hebben en dat de leefbaarheid voor fietsers en bewoners op de Zierendeweg en op in het verlengde van deze weg gelegen routes in Zwammerdam wordt aangetast door het vele verkeer dat van deze weg en routes gebruik maakt.

**Antwoord 2:** Zoals bij vraag 1 is aangegeven is de subjectieve verkeersonveiligheid voor de gemeente van groot belang, maar wordt deze in de documenten die bij het verkeersbesluit zijn gevoegd niet inhoudelijk onderbouwd met meldingen of emails. Daarmee geldt dit argument niet. Wel is in het rapport van DTV Consultants verslag gedaan van twee evaluatiebijeenkomsten die tijdens de proefafsluiting zijn gehouden. Daarbij komen voorstanders en tegenstanders aan bod. Beiden

reageren vanuit hun belang. De voorstanders vooral vanwege het minder verkeer, prettiger fietsen en verbetering van de natuurwaarden/ vermindering slachtoffers onder overstekende dieren. De tegenstanders gaan vooral in op het moeten omrijden, de milieuschade, de sociale samenhang, de economische gevolgen en dat het met de subjectieve verkeersonveiligheid wel mee valt.

- ➔ Geconcludeerd wordt dat de subjectieve onveiligheid feitelijk niet als argument kan dienen omdat de gemeente dit niet expliciet heeft gekwantificeerd en onvoldoende heeft onderbouwd. Het blijft een afweging tussen argumenten van de voor- en tegenstanders.

**Vraag 3:** *De onderbouwing dat het verkeersbeeld tijdens de proefafsluiting in overeenstemming is gekomen met het type weg ontbreekt. Voldoet het verkeersbeeld nu beter dan voorheen?*

DTV Consultants heeft in de 0-meting een intensiteit tussen 1160 en 1325 motorvoertuigen/etmaal gemeten. In de 2-meting is dit aantal gedaald naar 230 tot 335 mvt/etmaal.

In het verkeersbesluit (zie punt b. in § 2.1) staat dat het verkeersbeeld tijdens de proefafsluiting in overeenstemming is gekomen met het type weg (erftoegangsweg type 2 buiten de bebouwde kom). Een nadere specificatie wat daarvan de normen zijn geeft het verkeersbesluit niet.

**Antwoord 3:** Een zoektocht op de website van gemeente Alphen aan den Rijn noch op officiële bekendmakingen levert inzicht in de normen waaraan voor de gemeente een erftoegangsweg type 2 moet voldoen. De gemeente stelt dat een intensiteit van 350 motorvoertuigen per etmaal voldoet maar een intensiteit van 1325 voertuigen niet (meer). DTV Consultants geeft in de bijlagen 2, 4 en 8 naast de etmaalcijfers ook het drukste uur aan. In de 0-meting ligt het aantal op 110 á 125 voertuigen ( $\pm 2$  voertuigen/minuut) en in de 2-meting op 27 á 34 in het drukste uur ( $\pm 1$  voertuig per 2 minuten). De daling van 4 voertuigen per 2 minuten naar 1 voertuig per 2 minuten is blijkbaar het omslagpunt voor de gemeente om een acceptabel verkeersbeeld te hebben.

In § 2.2 is onder het kopje 'Capaciteit Zierendeweg' ingegaan op de mening van gemeente Nieuwkoop die aangeeft dat op de Zierendeweg 2800 motorvoertuigen per etmaal mogelijk is. Omdat de Zierendeweg meer passeermogelijkheden heeft dan de Achttienkavels-zuid is de capaciteit mogelijk hoger dan het aantal dat de gemeente Nieuwkoop aanhoudt. Beide wegen zijn erftoegangsweg type 2 en hebben een vergelijkbare breedte.

- ➔ Het argument dat het verkeersbeeld tijdens de proefafsluiting in overeenstemming is gekomen met het type weg is niet onderbouwd. De gemeente geeft geen normen aan hoeveel verkeer bij een erftoegangsweg type 2 'past' waardoor hierop niet getoetst kan worden. Landelijke normen zijn voor deze wegen niet aanwezig doch op erftoegangswegen type 2 kunnen zeker 1150 á 1400 voertuigen per etmaal rijden (zie tabel 6.4 in § 2.2.4) doch waarschijnlijk zelfs meer.

**Vraag 4:** *De gemeten (Google/map) reistijden zijn bepaald tussen locaties op het hoofdwegennet (N231 en N11) en niet voor de omrijdafstand voor verkeer tussen de kernen Zwammerdam, Nieuwkoop en Aarlanderveen. Wat zijn de werkelijke omrijdafstanden voor inwoners van deze kernen en wat is het verkeersveiligheidseffect op deze omrijdroutes?*

IV-Infra heeft in de "Studie gevolgen afsluiting Zierendeweg" d.d. 10 augustus 2021 uitgezocht wat de herkomst en bestemmingen zijn van het verkeer op de Zierendeweg en welke alternatieve routes gebruikt zullen gaan worden. De routes en reistijden zijn via Google/maps bepaald.

**Antwoord 4:** In onderstaande figuren zijn de routes en reistijden opgenomen. Telkens is de directe route via de Zierendeweg en de omrijdroute gegeven. Daarbij zijn willekeurige adressen genomen en is de reistijd en afstand bepaald via Google/maps. De afstand en rijtijd via de Zierendeweg is als referentie in Tabel 3 groen gekleurd. De routes zijn bepaald via de Treinweg en via de N231-N207. Daarbij is de volgende classificatie aangegeven per afstand en tijdsduur:

Kleur	Km. omrijden	Min. omrijden
	< 25% omrijden	Tot 1 minuut omrijden
	26% – 50% omrijden	2 – 3 minuten omrijden
	51% - 75% omrijden	4 – 7 minuten omrijden
	76% - >100% omrijden	8 of meer minuten omrijden

Tabel 2 – Classificatie t.b.v. Tabel 3

Opgemerkt wordt dat de totale afstand en rijtijd tussen de ene en andere zijde van de afsluiting (150m) totaal 13 km/20 min. is via de Treinweg en 15,4 km/22 min. is via de N231/N207. Deze afstanden en tijden zijn daarmee direct ook het maximum aan omrijden.

Een tweede opmerking is dat de gemeten rijtijden buiten de spits zijn genomen doch dat in de spitsuren de rijtijden (aanzienlijk) langer zijn.

Van → naar:	Via Zierendeweg		Via Treinweg		Via N231- N207	
	Km.	Min.	Km.	Min.	Km.	Min.
Zuideinde 46, Nieuwkoop → Zierendebrug	4,4	7	11,1	14	13,5	16
Zuideinde 73, Aarlanderveen → Zierendebrug	4,1	6	8,7	12	11,1	16
Kerklaan Zwammerdam → Kennedyplein Nieuwkoop (Jumbo & winkels)	6,4	12	10,8	14	13,4	17
Watertoren De Meije → Kennedyplein Nieuwkoop (Jumbo & winkels)	12,7	22	17,1	24	16,7	22
Dorpsstraat 60a, Nieuwkoop → Spoorlaan 4, Zwammerdam	6,2	12	11,2	14	13,6	18
Rotonde N231 - Nieuwveenseweg Nieuwkoop → N11 aansluiting Bodegraven	10,6	16	15,7	16	15,7	15

Tabel 3 – Afstanden en ongehinderde rijtijden op verschillende relaties [bron: Google/maps]

Uit dit overzicht moet worden geconcludeerd dat de omrijdafstand en extra rijtijd toeneemt naarmate de herkomst en bestemming dichterbij de afsluiting liggen. Deze lopen op van 6 á 7 minuten via de Treinweg tot 9 á 10 minuten via de N231-N207. Vanuit Zwammerdam boodschappen doen bij de winkels in Nieuwkoop kost 2 minuten extra rijtijd doch de afstand verdubbeld bijna.

De gemeente stelt dat het omrijden via de gebiedsontsluitingswegen (provinciale wegen) zal gaan plaatsvinden die daartoe zijn ingericht. Zoals bij § 2.6 al is aangegeven zal het 'verdrongen' lokaal verkeer tussen de omliggende kernen veelal via lokale wegen gaan rijden. Uit Figuur 3 blijkt dat op de Treinweg en Kortsteekterweg de intensiteiten fors toenemen met 28% tot 56%. Ook op de Aarlanderveenseweg (+30%) en Achttienkavels (+12%) neemt de intensiteit toe.

De Treinweg is een erftoegangsweg van ± 5,20 meter breed (1 geregistreerd ongeval) en ook de Kortsteekterweg is een erftoegangsweg van 4,40 á 5 meter breed (11 ongevallen met 4 gewonden /

allen langzaam verkeer). Door de maatregel op de Zierendeweg wordt het door de gemeente veronderstelde 'probleem' van daar feitelijk verplaatst naar 'elders'; er ontstaat een waterbed-effect.

De Treinweg, Kortsteekterweg, Aarlanderveenseweg en Achttienkavels maken allen onderdeel uit van het nationale netwerk van fietsknooppunten (zie Figuur 2) met daardoor veel dagrecreanten terwijl er voor deze fietsers geen speciale fiets-voorzieningen zijn maar wel extra gemotoriseerd verkeer naar toe verdrongen wordt.

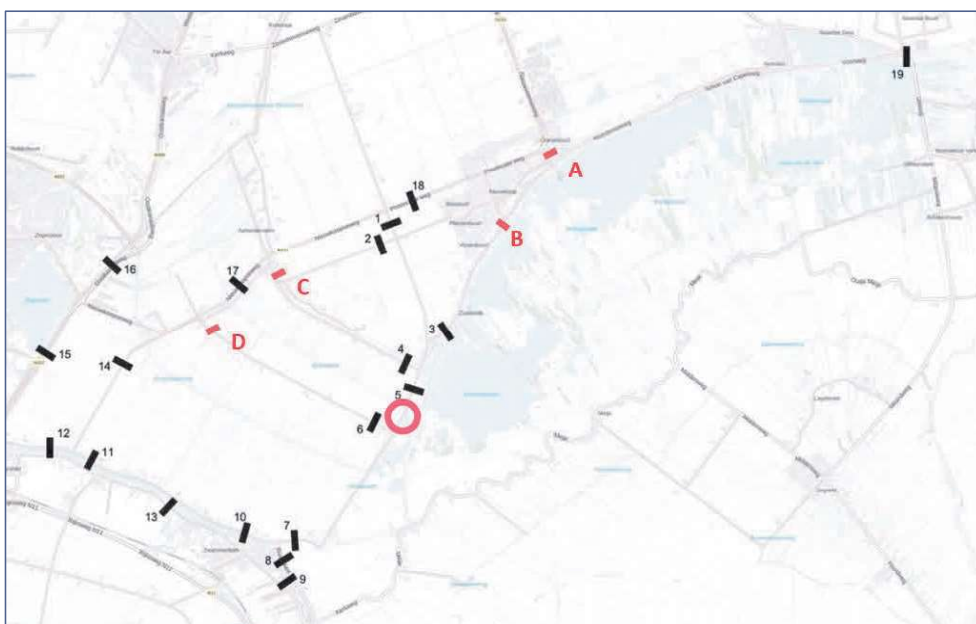
**Vraag 5:** Ten aanzien van de uitgevoerde tellingen blijkt dat enkele telpunten ontbreken waardoor geen compleet beeld ontstaat.

DTV Consultants heeft het monitoringsonderzoek uitgevoerd met een telprogramma waarbij een 0-meting, 1-meting en 2-meting is uitgevoerd. De resultaten zijn samengevat in Figuur 3. Er lijken enkele telpunten te ontbreken.

**Antwoord 5:** In Figuur 4 is het kaartje overgenomen van de telpunten die DTV Consultants heeft betrokken in het monitoringsonderzoek. Daarin ontbreken vier telpunten:

- A. Nieuwveenseweg tussen N231 en Noordenseweg/Dorpsstraat in Nieuwkoop;
- B. Zuideinde (noord) net ten zuiden van kruispunt met Dorpsstraat/Kennedylaan;
- C. Dorpsstraat Aarlanderveen;
- D. Achtermiddenweg Aarlanderveen.

Door het ontbreken van deze telpunten is niet goed duidelijk welke effecten de afsluiting in Nieuwkoop en Aarlanderveen hebben en of het op punten C en D drukker is geworden doordat verkeer op de Zuideinde/Dorpsstraat niet meer via telpunten 4 c.q. 6 reden (want voor veel verkeer afgesloten) en juist richting noorden door Aarlanderveen rijden. Juist het lokale verkeer tussen de kernen zal een andere route moeten nemen waardoor ook de interne verkeersstromen wijzigen. Het ontbreken van de telpunten is een omissie in het rapport van DTV Consultants. Hierdoor kan over de effecten in Aarlanderveen en Nieuwkoop geen uitspraak worden gedaan en tevens ook niet of de effecten daar positief zijn.



Figuur 4 – Telpunten DTV Consultants met ontbrekende telpunten A en B

**Vraag 6:** De verkeersproductie van de 8 woningen en een enkel bedrijf langs de Zierendeweg is beperkt, maar veel lager dan de getelde aantallen verkeer op de Zierendeweg tijdens de afsluiting. Waar komt dat verkeer vandaan /waar gaat dat verkeer naar toe?

In de 0-meting rijden 1159 tot 1328 motorvoertuigen per etmaal via de Zierendeweg. Uit de 1-meting blijken dit er nog 380 tot 508 te zijn en in de 2-meting is het aantal verder gedaald naar 231 tot 336.

**Antwoord 6:** De verkeersproductie van een woning ligt tussen 6 en 8 autoritten per etmaal. Dit zijn ritten van de bewoners en ook van bezorgende diensten (pakketbezorger, postbode) en b.v. de vuilniswagen. Voor bedrijven loopt het veel verder uiteen. Een arbeidsintensief/bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats) genereert 9 tot 11 ritten per 100m<sup>2</sup> maar een arbeidsextensief/bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf) ligt dit aantal tussen 3,9 en 5,7 ritten per 100m<sup>2</sup>. Voor agrarische bedrijven zoals langs de Zierende eg in Zwammerdam zijn geen specifieke normen beschikbaar. Afhankelijk van het seizoen zullen dergelijke bedrijven worden bevoorrad en worden producten opgehaald. Daarnaast zullen (mogelijk enkele) werknemers in dienst zijn.

Tabel 4 geeft een inschatting van het aantal ritten van bedrijven aan de Zierendeweg en Achtermiddenweg. Daarbij moet worden aangetekend dat voor de boerderijen een inschatting is gemaakt. Ook is niet bekend of de ritten van en naar deze bedrijven via het afgesloten deel van de Zierendeweg verlopen, gingen of gaan en men geen alternatieve route gebruikt.

Als alle verkeer van de woningen en bedrijven uit Tabel 4 worden samengevoegd en iedereen rijdt via het afgesloten deel van de Zierendeweg (met ontheffing), dan ligt het aantal tussen 160 en 230 ritten/etmaal. Dit is minder dan het getelde aantal in de 2-meting.

Adres	Type bedrijf	Opp. ca. [m <sup>2</sup> ]	Inschatting ritten/etm.	Opmerking
Zierendeweg 3 Zwammerdam	Aannemers- en ontstoppingsdienst	1.700	82	o.b.v. 4,8 rit/100m <sup>2</sup>
Zierendeweg 4 Zwammerdam	Boerderij	2.000	10 á 20	Ingeschat
Zierendeweg 5 Zwammerdam	Boerderij	10.500	20 á 40	Ingeschat
Zierendeweg 6 Zwammerdam	Boerderij	4.000	15 á 30	Ingeschat
Zierendeweg 10 Nieuwkoop	Ziendesluis	200	10 á 20	Ingeschat
Zierendeweg 12 Nieuwkoop	Boerderij	8.500	20 á 40	Ingeschat
<b>Totaal ingeschat</b>			<b>160 á 230</b>	<b>afgerond</b>

Tabel 4 – Verkeersproductie bedrijven in nabijheid van afsluiting Zierendeweg

**Vraag 7:** De gemeente gebruikt het argument 'voorkomen van schade' doch het verkeer dat na de 'knip' nog van de Zierendeweg gebruik mag maken zijn juist grote landbouwvoertuigen en (brom)fietsers. Als die elkaar moeten passeren (niet bij passeerhaven), dan zal het landbouwvoertuig alsnog de berm gebruiken. Kan dit argument als onderbouwing dienen van het verkeersbesluit?



In artikel 2, tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 worden belangen genoemd ten behoeve van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade. Overlast en hinder zijn in voorgaande vragen en antwoorden aan de orde geweest. De overige schade kan bestaan uit schade aan de weg of schade aan de berm.

**Antwoord 7:** Naast de asfaltverharding is over lange lengte langs de Zierendeweg semi-verharding aanwezig in de vorm van doorgroeistenen en grind. Op enkele plekken zijn trottoirbanden gezet om te voorkomen dat men te dicht langs de watergang rijdt. Deze voorzieningen zorgen ervoor dat men bij het passeren op een andere plek dan de passeerhavens toch niet wegzakt en bermshade ontstaat. Doorgroeistenen worden vaak toegepast als de wegbeheerder niet de asfaltverharding wil of kan verbreden vanwege de negatieve effecten daarvan (hogere rijksnelheden, groter verhard oppervlakte vergt watercompensatie elders). Het water kan tussen de gaten in de stenen wegzakken.

De gemeente heeft tussen april 2011 en juni 2012 doorgroeistenen aangebracht om bermshade te voorkomen (Figuur 5 en Figuur 6). Thans is sporadisch op enkele plekken naast de doorgroeistenen of in een hoek van een passeerhaven nog schade te zien. Dit is geen argument om de weg af te sluiten voor (vracht)auto's maar eerder een signaal dat daar een paar extra doorgroeistenen aangebracht moeten worden.



Figuur 5 – Situatie ter hoogte van het kruispunt Zierendeweg – Achtermiddenweg d.d. 27 april 2011 met bermshade [foto: Streetsmart/Cyclomedia]



Figuur 6 – Situatie ter hoogte van het kruispunt Zierendeweg – Achtermiddenweg d.d. 21 juni 2012 met doorgroestenen  
[foto: Streetsmart/Cyclomedia]

Het verkeer dat na de afsluiting nog is toegelaten bestaat uit alle typen: landbouwvoertuigen, brommobielen, bromfietsen, fietsen én auto's. Alhoewel de totale auto-intensiteit daalt, zullen deze voertuigen elkaar tegenkomen en moeten passeren.

In bijlage 1 zijn verschillende situaties opgenomen ter hoogte van een passeerhaven (4,80 á 5,00 meter asfaltbreedte) en op de Zierendeweg tussen de passeerhavens (3,30 á 3,70 meter asfaltbreedte). Uit deze dwarsprofielen blijkt dat ter hoogte van de 33 passeerhavens alle verkeer elkaar kan passeren en ook fietsers naast elkaar kunnen blijven rijden bij het passeren van een auto en zelfs bij een landbouwvoertuig indien deze op de doorgroestenen staat (indien aanwezig). Een landbouwvoertuig en een auto kunnen elkaar goed passeren door gebruik te maken van de semi-verharding. Op de wegvakken tussen de passeerhavens kunnen een auto en een fietser elkaar passeren; bij een fietser moet het landbouwvoertuig gebruik maken van de semi-verharding.

Geconcludeerd moet worden dat 'schade' geen argument kan zijn in het verbieden van autoverkeer op de Zierendeweg; temeer omdat ontheffing houders hier nog steeds zullen rijden. Bij een afsluiting zal het verkeer via andere smalle erftoegangswegen gaan rijden en daar bermschade veroorzaken omdat daar minder of geen passerhavens zijn.

**Vraag 8:** *Zijn alternatieve oplossingen mogelijk die de door de gemeente genoemde problemen ook zouden kunnen verhelpen, zonder dat een 'knip' wordt gerealiseerd? Dit in relatie tot het beleid waarbij fietsers worden gefaciliteerd en de sociale cohesie in het gebied behouden blijft?*

**Antwoord 8:** Uit de Stakeholdersanalyse (IV-Infra) en de rapportage Monitoring afsluiting Zierendeweg (DTV Consultants) blijkt dat hard rijdende automobilisten die zonder noemenswaardige snelheidsvermindering fietsers passeren als gevaarlijk wordt ervaren. Uiteraard is dat ook zo. De tellingen die door DTV Consultants zijn uitgevoerd in het gedeelte waar 60 km/uur geldt, liggen met 58,4 á 59,7 km/uur in de 2-meting nauwelijks lager dan de 63,1 á 64,8 km/uur in de 0-meting. De verkeersdrempels bieden wat dat betreft voldoende snelheidsremming om de V85 onder de 60 km/uur te laten

dalen. Voor het gedeelte waar 30 km/uur geldt zijn geen metingen verricht, zodat de effectiviteit van de snelheidsmaatregelen niet duidelijk is. Daarnaast ervaart men geluidoverlast vanwege recreatief rondtoerende motoren.

Maatregelen om het doorgaande (sluip)verkeer te 'hinderen' is meer weerstand inbouwen in het traject waardoor het buitenom rijden in tijd daadwerkelijk korter wordt en als sneller wordt ervaren. Dit kan met push- en pull-maatregelen:

- Aanleg van een vrijliggend fietspad en het openhouden van de Zierendeweg voor alle verkeer is veruit de beste oplossing voor verbetering van de verkeersveiligheid.
- Steviger fysieke maatregelen op meer regelmatige afstanden<sup>6</sup> op de Zierendeweg treffen in de vorm van verkeersdrempels die daadwerkelijk afremmen tot 30 km/uur in de 30-zone en tot 60 km/uur in de 60-zone. Dit verlaagt het comfort en leidt tot een lagere traject snelheid.
- De 30-zone verder uitbreiden tot aan Zwammerdam en tot aan Zuideinde met fysieke verkeersdrempels die tot 30 km/uur laten afremmen.
- De Zierendeweg gesloten verklaren voor motoren via RVV-bord C11.
- Op de provinciale wegen de doorstroming verbeteren door b.v. een aanpassing van de configuratie van de turbotonde N231-N207 waarbij vanuit oost naar zuid met twee rijstroken kan worden gereden. Dit levert in de spitsuren reistijdwinst op.
- Realisatie van een fietsstraat in een 30-zone met voldoende snelheid remmende maatregelen.
- Bij een besluit om toch de Zierendeweg af te sluiten een ruimhartig ontheffingenbeleid hanteren waarbij alle aanvragen vanuit Nieuwkoop, Zwammerdam, Aarlanderveen en de Meije worden gehonoreerd op basis van postcode/huisnummer.

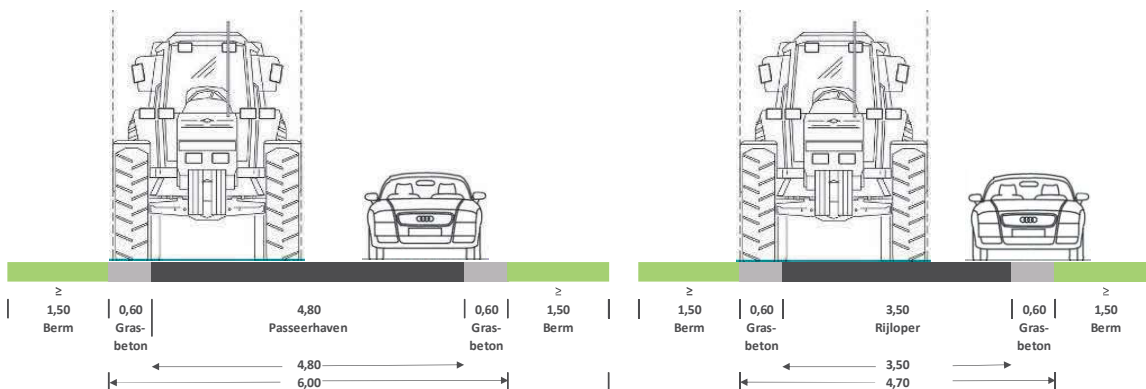
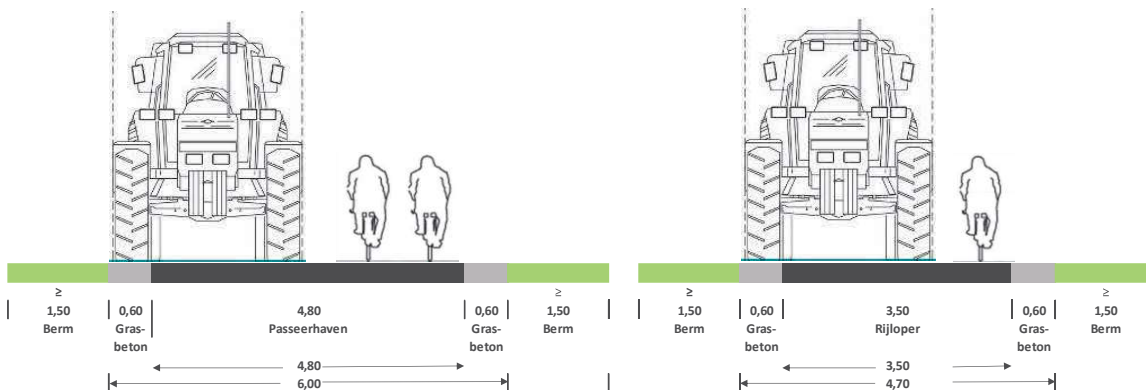
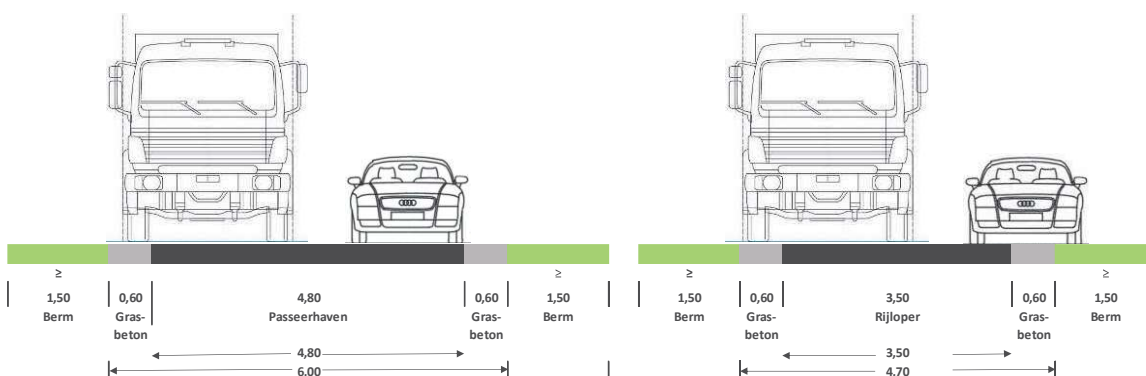
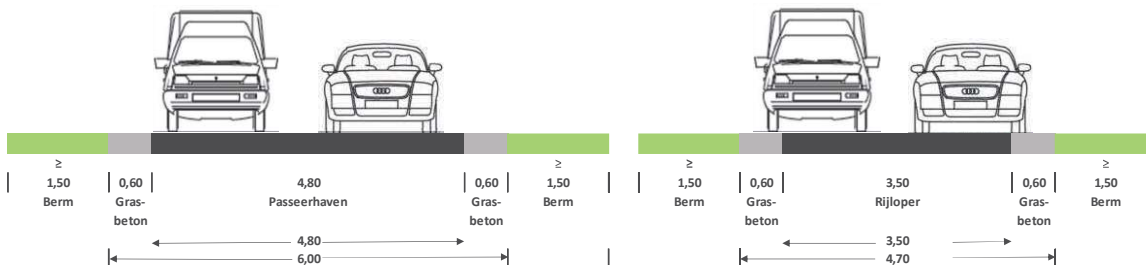
## 2.4 Slotopmerking

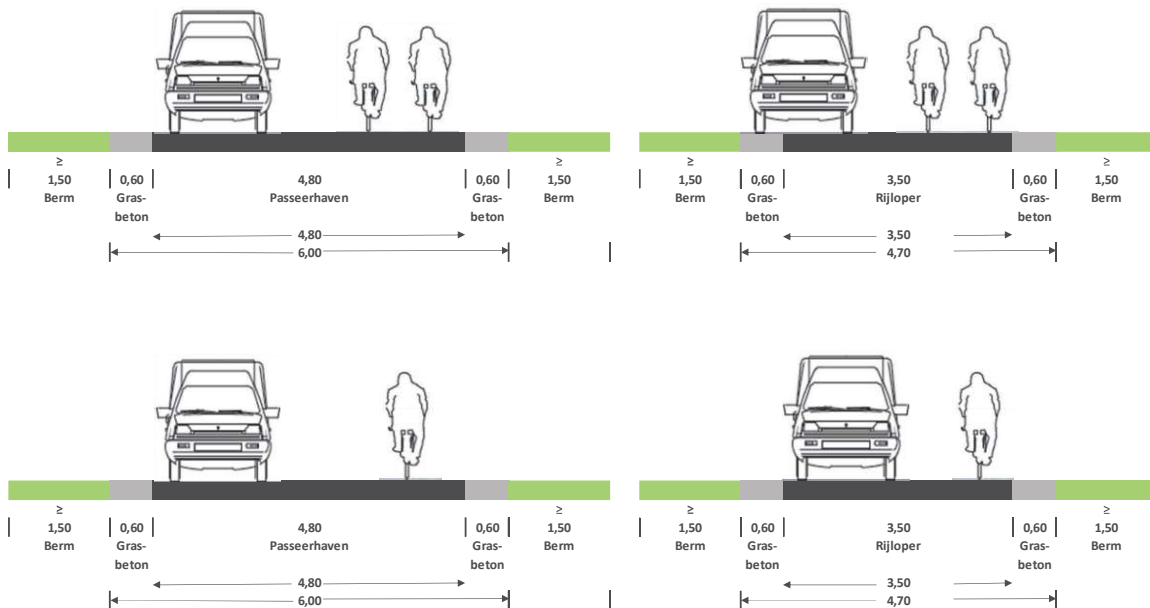
Het voorgenomen besluit is juridisch niet juist. Het RVV-bord G12a is een gebodsbord (verplichting voor fietsers en bromfietsers om daar te rijden) en geen verbodsbord. Op een verbodsbord kunnen uitzonderingen gemaakt worden zoals via een onderbord OB55 bij een C12 waardoor landbouwvoertuigen uitgezonderd worden van het verbod voor motorvoertuigen om de weg in te rijden. Op een gebodsbord kunnen geen *uitzonderingen* gemaakt worden. Wel kan men landbouwvoertuigen *toestaan* op een fiets/bromfietspad.

---

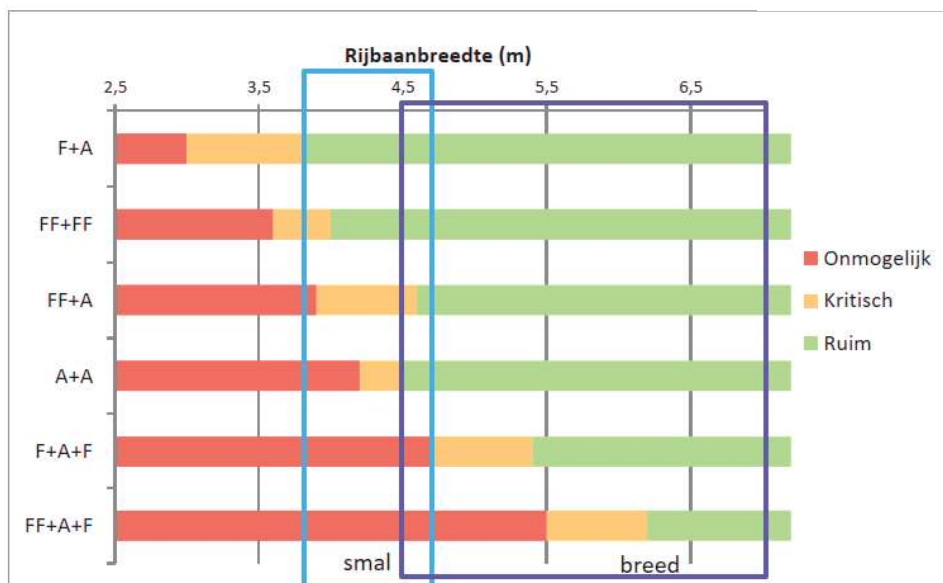
<sup>6</sup> De huidige 14 drempels liggen op een onderlinge afstand van respectievelijk (van Zwammerdam naar Zuid-einde): 150 – 200 – 60 – 175 – 950 – 160 – 265 – 100 – 130 – 290 – 90 – 150 – 435 meter.

# BIJLAGE 1 DWARSPROFIELEN ZIENDEWEG





### Bijlage III: rijbaanbreedte en voertuigcombinaties



Figuur 15: deze figuur laat zien welke rijbaanbreedtes minimaal noodzakelijk zijn om verschillende voertuigcombinaties mogelijk te maken. Met kaders worden de breedtematen van smalle en brede fietsstraten weergegeven. Bij kritische breedtes (geel) is de beschikbare passeerafstand eigenlijk onvoldoende, maar een deel van de bestuurders zal toch inhalen.

Maatsegmenten (meter)	Optimaal	Minimaal
fiets-kant *)	0,35	0,15
fiets	0,75	0,75
fietsduo *)	1,6	1,6
fiets-fiets of fietsduo-fietsduo	0,5	0,5
fiets-auto bij 30 km/uur	0,8	0,8
auto-auto bij 30 km/uur	0,3	0,3
auto-kant bij 30 km/uur	0,25	0,25
auto	1,83	1,83

Tabel 3: maatsegmenten voor berekenen voertuigcombinaties. Bron: Ontwerprijzer Fietsverkeer 2016 en \*) onderzoek Fietsstroken. In het kader van de optimalisering van de Ontmoetingsvoorspeller zijn we nog aan het sleutelen aan de maatsegmenten.