



Uitvoeringsplan Abcoude

Augustus, 2025



Gemeente
De Ronde Venen

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2

2. Rapport Goudappel 3

3. Uitvoeringsplan van de gemeente De Ronde Venen 38

1. Inleiding

In het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan is opgenomen dat als vervolg/uitwerking van dit beleidsplan voor elk dorp binnen de gemeente De Ronde Venen een uitvoeringsplan Verkeer wordt opgesteld waarin maatregelen beschreven staan voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Dit document beschrijft het uitvoeringsplan Verkeer voor Abcoude en bestaat uit twee delen. Deel 1 bestaat uit het rapport van adviesbureau Goudappel waarin de beleids- en data-analyse beschreven is, een toelichting gegeven wordt op het doorlopen participatietraject en de aandachtspunten die door bewoners hierin benoemd zijn. Vervolgens zijn op basis hiervan locaties benoemd (met aandachtspunten) waar de verkeersveiligheid verbeterd zou moeten worden.

In deel 2 zijn de aandachtspunten vertaald/nader uitgewerkt in een pakket concrete maatregelen die realiseerbaar zijn binnen 1 tot 3 jaar. Alsmede verkeersmaatregelen die qua planning hieraan parallel lopen en voortkomen uit de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en de geplande reconstructies (vanuit het wegonderhoud).

Uitvoeringsplan Abcoude

Uitvoeringsplan Mobiliteits- en
verkeersveiligheidsplan 2023-2030
De Ronde Venen

Definitief rapport
April 2025



Colofon

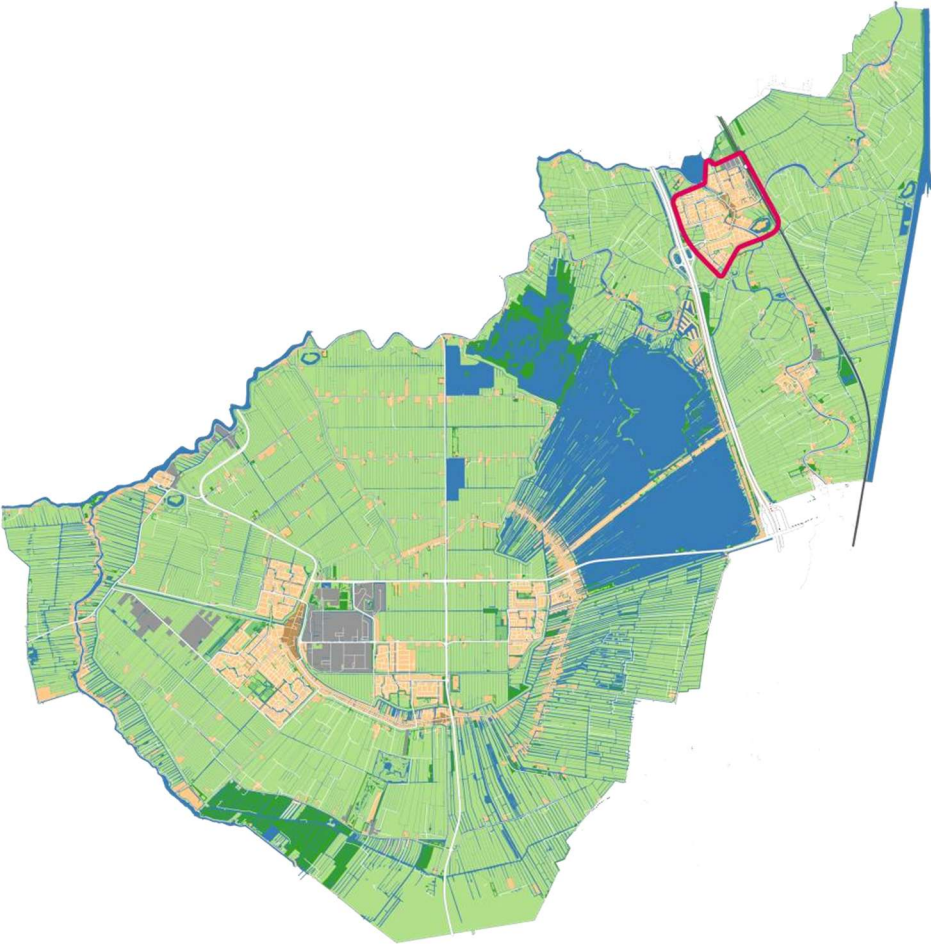
Opdrachtgever	Gemeente De Ronde Venen
Titel rapport	Uitvoeringsplan Abcoude
Kenmerk	018497.20250212.R2.02
Datum publicatie	11 april 2025
Projectteam opdrachtgever	Adriaan Brinksma, Michael Woerden, Melle Verlaan, Madelon Pater
Projectteam Goudappel	Anna Visser, Johannes Beuckens, Tom Hartog, Annemiek van Loon
Omslagafbeelding	Onbekend
Status	Definitief
© Copyright Goudappel BV	

Deze publicatie is opgesteld door Goudappel. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met Goudappel.



Inhoudsopgave

Samenvatting	Blz.
	4
1. Aanleiding en aanpak	5
1.1. Aanleiding	
1.2. Introductie Abcoude	
1.3. Aanpak	
2. Inventarisatie van de aandachtspunten	9
2.1. Beleidsanalyse MVP	
2.2. Werkwijze inventarisatie aandachtspunten	
3. Aandachtspunten	26
3.1 Werkwijze totaalijst aandachtspunten en prioritering	
3.2 Totaallijst aandachtspunten	
3.3 Van totaalijst naar uitvoeringsplan	
3.4 Totaalkaart aandachtspunten	



Samenvatting aandachtspunten en maatregelen Abcoude

	Locatie	Aandachtspunt	Maatregelen
1.	Nieuwe Amsterdamseweg	Snelheidsovertredingen, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, voorrang kruispunt	Herinrichten van de weg en het kruispunt volgens het GOW30 principe met snelheidsremmende maatregelen.
3.	Amsterdamsestraatweg – Broekzijdselaan	Oversteekbaarheid, veiligheid, overzicht, vergevingsgezindheid fietsers op brug	Herinrichten van het kruispunt naar een voorrangskruispunt en het verbeteren van de looproute naar de supermarkt.
6.	Broekzijdselaan	Breedte en inrichting fietspad, snelheidsovertredingen, oversteekbaarheid, vergevingsgezindheid, gedrag fietsers	- Herinrichten kruispunt Dokter van Doornplein tot voorrangskruispunt met middengeleider - Eénrichtingsverkeer op fietspad tussen Dokter van Doornplein en rotonde - Attentie verhogende maatregelen op fietsoversteek rotonde - De fiets- en voetgangersoversteek voor de school veilig inrichten
10.	Nieuwe Amsterdamseweg – Amsterdamsestraatweg	Oversteekbaarheid, vergevingsgezindheid paaltje	- Realiseer een middengeleider zodat fietsers veilig uit de voorrang kunnen oversteken - Breng ribbelmarkering aan ter attentie voor het paaltje
11.	Spoorlaan	Doorstroming, parkeerprobleem, inrichting smal door geparkeerde auto's, snelheid verkeer	- Herinrichten naar een GOW30 of ETW30 - Vergroot het parkeerterrein en stel een parkeerverbod langs de rijbaan in - Verduidelijk de voorrangsituatie bij het kruispunt met het Broekerpad
12.	Fluitekruid/waterlelie	Onoverzichtelijk door geparkeerde auto's, hoge snelheid	Handhaving op fout parkeren en communicatie met bewoners. Indien nodig een parkeerdrukmeting uitvoeren
14.	Hollandse kade/Ruwelspad	Veiligheid fietsers, snelheid verkeer, verlichting	- Herinrichten naar een GOW30 of ETW30 - Breng markering aan voor schuine parkeervakken
17.	Voordijk/Meerweg	Vergevingsgezindheid paaltjes - oversteekbaarheid Meerlandenweg, ongewenst autoverkeer	Verplaatsen van het paaltje en aanbrengen rood asfalt
20.	Amsterdamsestraatweg	Veel ongevallen, duidelijkheid eenrichtingsverkeer	Herinrichten naar een GOW30 of ETW30 met voorrang op het parkeerterrein
21.	Kruispunt Nieuwe Amsterdamseweg - Ruwelspad	Capaciteit, oversteekbaarheid	- Onderzoek de verkeersafwikkeling van het kruispunt - Realiseer een oversteekvoorziening voor de voetganger

1. Aanleiding en aanpak



1.1 Aanleiding

In november 2023 stelde de gemeenteraad het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan (MVP) De Ronde Venen 2023-2030 vast, waarin het langetermijnbeleid voor mobiliteit is uitgewerkt. Een belangrijk onderdeel is het aanpakken van aandachtspunten in verkeersdoorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpen en bedrijventerreinen. In reactie op zorgen van inwoners en belanghebbenden heeft de gemeente toegezegd deze aandachtspunten te verwerken in uitvoeringsplannen per dorp.

Goudappel stelt uitvoeringsplannen op voor Abcoude, Wilnis, Mijdrecht en het bedrijventerrein Mijdrecht. Deze plannen richten zich op het realiseren van concrete verbeteringen in de verkeerssituatie, waarbij strategisch beleid wordt vertaald naar praktische maatregelen. De voorgestelde maatregelen zijn binnen drie jaar uitvoerbaar en sluiten aan bij het MVP-beleid. Voor complexe of kostbare aandachtspunten die niet binnen deze termijn kunnen worden opgelost, wordt geadviseerd alvast plannen te ontwikkelen voor toekomstige aanpak.

Elk dorp heeft unieke kenmerken qua inwoners en verkeer, daarom wordt elk dorp afzonderlijk behandeld met een eigen uitvoeringsplan. Dit document bespreekt de maatregelen voor Abcoude.



Figuur 1: Het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan De Ronde Venen 2023-2030

1.2 Introductie Abcoude

Abcoude ligt in het noordelijke deel van de gemeente De Ronde Venen, dicht bij de grens met Amsterdam. Het dorp heeft een historisch karakter met smalle straatjes en monumentale gebouwen en ligt aan de rivier de Angstel. Het dorp telt ruim 8.000 inwoners. Abcoude kent een rijke geschiedenis en bestaat al meer dan 900 jaar waarin het zowel landschappelijke, bestuurlijke als culturele veranderingen heeft meegemaakt. Het dorp is omgeven door veenweiden en wordt gekenmerkt door een open landschap met veel water en sloten.

Abcoude heeft een directe aansluiting op de A2 en heeft een treinstation. Station Abcoude is gelegen aan de Rhijnspoorweg, de spoorlijn Amsterdam – Utrecht. Het dorp ligt tussen de A2 en de spoorlijn in, met aan de oostzijde de spoorlijn en aan de westzijde de A2. Hiernaast heeft Abcoude buslijnen in de richting van Utrecht en Amsterdam Bijlmer ArenA.



Figuur 2: Plattegrond Abcoude

1.3 Aanpak

Het Uitvoeringsplan van Abcoude is tot stand gekomen met het doorlopen van verschillende fases:

1. Inventarisatie van de aandachtspunten
2. Sorteren van de opgehaalde aandachtspunten
3. Opstellen van de maatregelen

Fase 1: Inventarisatie van de aandachtspunten

We zijn begonnen met een beleids- en data-analyse en hebben daar ook de uitvoeringsonderwerpen uit de zienswijzen bij meegenomen. Deze informatie hebben we besproken en aangevuld met kennis van medewerkers van de gemeente. Vervolgens hebben we met een online enquête en verschillende inloopavonden per dorp en het bedrijventerrein de aandachtspunten aangevuld. Dit gaf ons een lijst van circa 1.400 losse meldingen die zijn opgenomen in een totaalijst voor de 3 dorpen en het Bedrijventerrein Mijdrecht.

Fase 2: Sorteren en filteren aandachtspunten

In de totaalijst zijn aandachtspunten uit participatie en data-analyse samengevoegd. Dubbele meldingen (zelfde locatie of gelijk probleemtype) zijn gecombineerd. Op basis van data, bewonersinput en ons eigen inzicht hebben we de impact van elk aandachtspunt beoordeeld. In de uiteindelijke filtering voor welke aandachtspunten een maatregel genomen moet worden hebben we rekening gehouden met of de aandachtspunten oplosbaar zijn binnen drie jaar en daarbij rekening gehouden met de impact, kosten en gekeken of het binnen de bestaande onderhoudsplannen van de gemeente valt. Dit resulteert in een lijst met aandachtspunten die wordt uitgewerkt in maatregelen.

Fase 3: Opstellen maatregelen tot uitvoeringsplan

De aandachtspuntenlijsten uit fase 2 werken we uit tot concrete maatregelen die aansluiten bij het gemeentelijk beleid en binnen drie jaar uitvoerbaar zijn, zowel qua kosten als planning. Dit doen we voor Wilnis, Abcoude, Mijdrecht en het bedrijventerrein Mijdrecht.

Het is een forse opgave om alle voorgestelde maatregelen binnen de gestelde termijn op alle vier de locaties uit te voeren. Daarom laten wij de keuze welke maatregelen worden uitgevoerd aan de gemeente. Dit biedt de ruimte om een gerichte focus te bepalen voor de komende jaren.

Ook geven we aanbevelingen mee voor lange termijn maatregelen die we waar nodig voorzien van kritische kanttekeningen, zodat er op korte termijn plannen kunnen worden gemaakt om deze aandachtspunten aan te pakken.

2. Inventarisatie van de aandachtspunten



2.1 Beleidsanalyse MVP

Het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan (MVP) 2023-2030 bevat diverse beleidsuitgangspunten in relatie tot de toekomstige verkeerssituatie in Abcoude. In het opstellen van het uitvoeringsplan voor Abcoude houden we rekening met de beleidsuitgangspunten zodat het uitvoeringsplan in lijn is met de visie en het beleid van de gemeente. De toenemende mobiliteit, de noodzaak van verduurzaming, nieuwe vervoersvormen en druk op de verkeersveiligheid vormen uitdagingen voor de gemeente. Zonder aantrekkelijke alternatieven groeit het autogebruik, wat bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid schaadt en woningbouw en bedrijvigheid belemmert.

Om deze doelen te bereiken, zet De Ronde Venen in op een mobiliteitstransitie waarin actieve en duurzame mobiliteit (lopen, fietsen) prioriteit krijgt, gevolgd door openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten (MaaS). De auto krijgt minder prioriteit, maar blijft onderdeel van de oplossing. Uit het MVP en de zienswijzen komen de volgende **uitgangspunten** en **opgaven** naar voren voor Abcoude:

Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk in de gemeente bestaat uit diverse fietspaden en wegen die verbonden zijn met het landelijke knooppuntennetwerk. Langs de drukste wegen zijn vrijliggende fietspaden aangelegd. Uit het MVP blijkt dat de gemeente het fietsen wil stimuleren door het onderliggend fietsnetwerk te verbeteren en de fietsenstallingen te verbeteren. Het verbeteren van de situatie van fietsers bestaat in Abcoude vooral uit het verbeteren van verkeerssituatie.

30 km/u

Een belangrijke landelijke ontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid is het hanteren van 30 kilometer per uur als norm voor de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom. De gemeente streeft binnen de bebouwde kom naar een maximumsnelheid van 50 km/u, tenzij dit om verkeersveiligheidsredenen onwenselijk is.

De gemeente is van plan conform richtlijnen van Duurzaam Veilig een geactualiseerde wegencategorisering op te stellen. Bij het onderzoek naar de uiteindelijke categorisering gaat het in Abcoude voornamelijk om de keuze tussen gebiedsontsluitingswegen met 50, of 30 als maximumsnelheid of een erftoegangsweg 30.

Busvervoer

Busvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de provincies. Met het Strategisch OV-plan kiest gemeente De Ronde Venen voor een proactieve rol door haar visie op het openbaar vervoer binnen de gemeente over te brengen aan de Provincie Utrecht en de Vervoerregio. Voor Abcoude streeft de gemeente naar de aanpassing van buslijn 120 via Station Abcoude, welke nu door het centrum rijdt. Daarnaast dient een Flex systeem de lijnen aan te vullen.

Parkeren

De parkeerdruk is op bepaalde locaties en momenten te hoog in de gemeente. Waar knelpunten zijn op het gebied van parkeren wordt een Parkeervisie opgesteld. In Abcoude is naar aanleiding van de parkeersituatie rondom het station en de ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum al een Parkeervisie opgesteld.

Ruimtelijke plannen

Daarnaast heeft de gemeente ruimtelijke ambities op het gebied van wonen en werken te realiseren, deze plannen beïnvloeden de verkeersstromen rondom Abcoude en leggen extra druk op het netwerk. Dit brengt een extra uitdaging met zich mee om de gemeente ook in de toekomst goed bereikbaar te houden.

2.2 Werkwijze inventarisatie aandachtspunten

Voor onze aandachtspuntenanalyse in Abcoude hebben we verkeersproblemen op drie manieren in kaart gebracht: door data-analyse, participatie en input van de gemeente. Deze aanpak zorgt voor een volledig beeld van de verkeerssituatie in het dorp. Verkeersveiligheidsproblemen die uit de data-analyse naar voren komen, worden opgenomen in de lijst met aandachtspunten. Op de volgende pagina wordt uitgelegd wanneer een risico of probleem als aandachtspunt wordt meegenomen.

Data-analyse

We hebben data verzameld over de mobiliteit in de gemeente met de Verkeersveiligheidsmeter, VIAstat ongevallendata en capaciteitsaandachtspunten uit het verkeersmodel. Deze data geeft inzicht in waar de verkeersdruk het hoogst is, waar de meeste ongevallen plaatsvinden en welke plekken het meest risicovol zijn.

Participatie

Om de zorgen van bewoners mee te nemen, hebben we verschillende vormen van participatie gebruikt, zoals een mobiliteitsenquête, inloopavonden, zienswijzen op de mobiliteitsvisie en meldingen bij de gemeente. Deze input vult de data-analyse aan en brengt problemen in beeld die bewoners ervaren, maar die niet direct uit de data komen.

Kennis vanuit de gemeente

De kennis van gemeentemedewerkers helpt ons de verkeersproblemen beter te begrijpen. Door informatie over eerdere projecten, beleidsmaatregelen en lokale omstandigheden te delen, krijgen we een breder inzicht. Ook hebben we de resultaten van de data-analyse met de gemeente besproken, wat heeft geholpen de aandachtspunten te bevestigen.

Deze integrale aanpak zorgt voor een helder beeld van de verkeersaandachtspunten in Abcoude. Zo kunnen we gerichte maatregelen ontwikkelen die de verkeersveiligheid binnen drie jaar verbeteren.

2.2.1 Data-analyse

We hebben drie bronnen geraadpleegd binnen de data analyse, dit zijn:

- De Verkeersveiligheidsmeter
- VIAstat ongevallendata
- Capaciteitsaandachtspunten uit het verkeersmodel

Uit de data-analyse komen risico's of problemen naar voren. Per databron wordt uitgelegd wanneer iets wordt gedefinieerd als aandachtspunt.

Verkeersveiligheidsmeter

De Verkeersveiligheidsmeter is een risicogestuurde, data gedreven methode die inzicht geeft in het verkeersveiligheidsrisico van wegvakken van de provincie Utrecht. Op basis van wegkenmerken, intensiteiten, ongevallen, gebruikers en snelheden. Alle wegvakken worden geclassificeerd in vijf klassen van zeer laag tot zeer hoog. Alle wegvakken met een risico van gemiddeld of hoger worden toegevoegd aan de aandachtspuntenlijst.

Hierbij geldt een disclaimer dat de intensiteiten uit het verkeersmodel, vooral bij fietsverkeer een grove inschatting zijn en dat de maximum snelheden niet overal kloppen in de tool. Hierdoor zullen sommige wegvakken ten onrechte als aandachtspunt worden gecategoriseerd en zullen sommige aandachtspunten niet naar voren komen. Doordat we meerdere databronnen gebruiken en bewoners raadplegen verwachten we in totaal een goed beeld van de aandachtspunten te krijgen.

VIAstat ongevallendata

Met VIAstat software worden ongevallen uit STAR data (gemeld door o.a. politie) geanalyseerd. In de bijbehorende BLIQ rapportage worden de top 10 onveiligste wegvakken en kruispunten binnen de gemeente weergegeven. Deze worden bepaald

op basis van het aantal ongevallen en de snelheidsoverschrijding per type weg of kruispunt tussen 2019 en 2023. Daarnaast hebben we de wegvakken en kruispunten met meer dan 5 ongevallen tussen 2019 en 2024 opgenomen in de aandachtspuntenlijst, hierbij maken we onderscheid tussen ongevallen met blikshade en ongevallen met letselschade.

Capaciteitsaandachtspunten uit het verkeersmodel

Het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 3.3 met het zichtjaar 2030 geeft inzicht in de I/C-waarde op wegvakken en kruispunten die verwacht wordt over 5 jaar. De I/C-waarde geeft aan hoe congestiegevoelig een wegvak of kruispunt is. Over het algemeen kan gesteld worden dat bij een I/C-verhouding van: 0,7 of lager er geen of weinig congestie zal optreden. Indien de intensiteit meer dan 85% is van de capaciteit van een wegvak of kruispunt in één van de spitsen dan is het kruispunt of wegvak toegevoegd aan de aandachtspuntenlijst.

Aandachtspuntenlijst

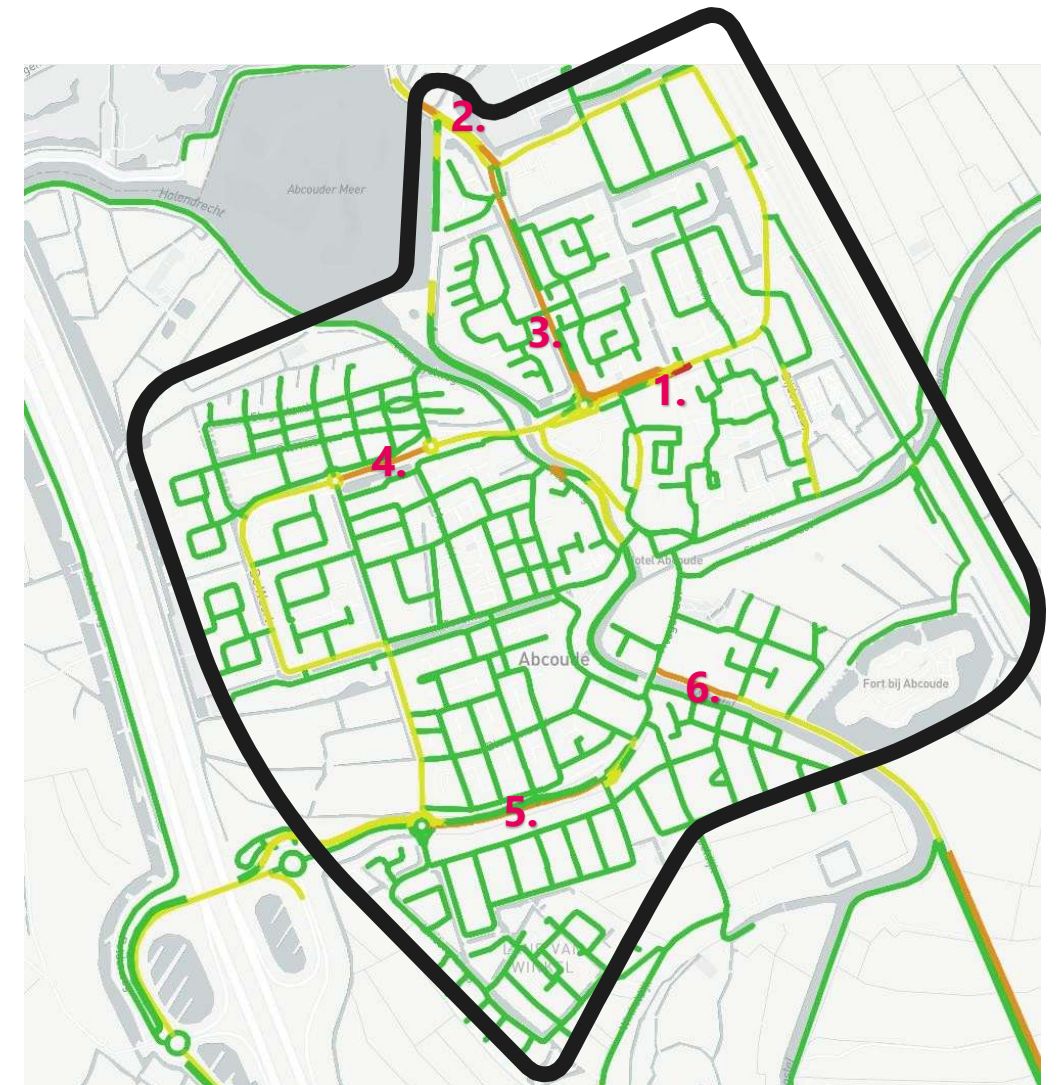
Ter verificatie hebben we de lijst met opgestelde aandachtspunten besproken met de gemeente. Hierbij hebben we rekening gehouden met reeds genomen maatregelen of geplande acties voor de komende jaren, omdat deze vaak niet direct zichtbaar zijn in de data. De input van de gemeente is verwerkt in de aandachtspuntenlijst, zodat deze volledig en actueel is en aansluit bij de huidige situatie.

Verkeersveiligheidsmeter

Allereerst is er gekeken naar de veiligheidsrisico's op wegvakken en kruispunten met behulp van de Verkeersveiligheidsmeter van de provincie. In Abcoude geeft de verkeersveiligheidsmeter zes locaties met een gemiddeld risico en één locatie met een hoog verkeersveiligheidsrisico. De overige wegvakken hebben een laag of zeer laag verkeersveiligheidsrisico en worden dus niet opgenomen in de aandachtspuntenlijst. De wegvakken met een gemiddeld of hoger verkeersveiligheidsrisico vanuit de Verkeersveiligheidsmeter zijn:

1. Fietspad aan de Broekzijdselaan heeft een gemiddeld tot hoog risico vanwege de beperkte breedte, vergevingsgezindheid en de nabijheid van een basisschool en dus vermoedelijk veel kinderen op dit fietspad. Daarnaast zijn er bij het autoverkeer veel snelheidsovertredingen;
2. Het fietspad aan de Nieuwe Amsterdamseweg heeft een gemiddeld risico. Het fietspad is beperkt vergevingsgezind en is te smal voor de hoeveelheid fietsers;
3. De Nieuwe Amsterdamseweg heeft een gemiddeld verkeersveiligheidsrisico, op de weg rijdt 15% van het verkeer meer dan 15km/h te hard;
4. De Meerlandenweg heeft een gemiddeld risico, op de weg rijdt 15% van het verkeer meer dan 13km/h te hard, dit speelt ook op De Weert;
5. De Burgemeester des Tombeweg heeft een gemiddeld risico, op deze weg rijdt 15% van het verkeer meer dan 21 km/h te hard en is de weginrichting niet volledig passend bij 30km/h;
6. De Molenweg heeft ook een gemiddeld risico, op de weg wordt te hard gereden en hiernaast is de weginrichting niet volledig passend bij 30km/h.

Algemeen: In Abcoude is de snelheidslimiet grotendeels 30km/h op ontsluitingswegen. Op veel van deze ontsluitingswegen wordt circa 10km/h harder gereden en past de inrichting niet volledig bij 30km/h.



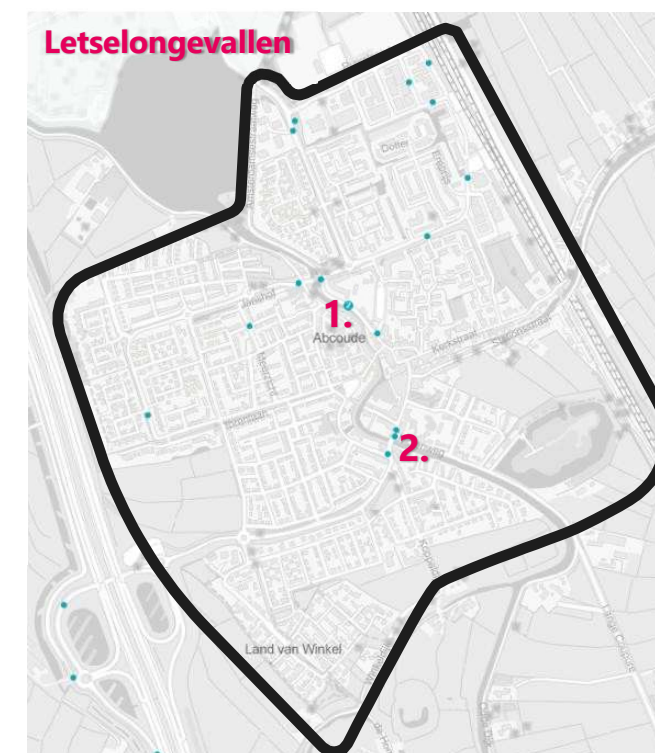
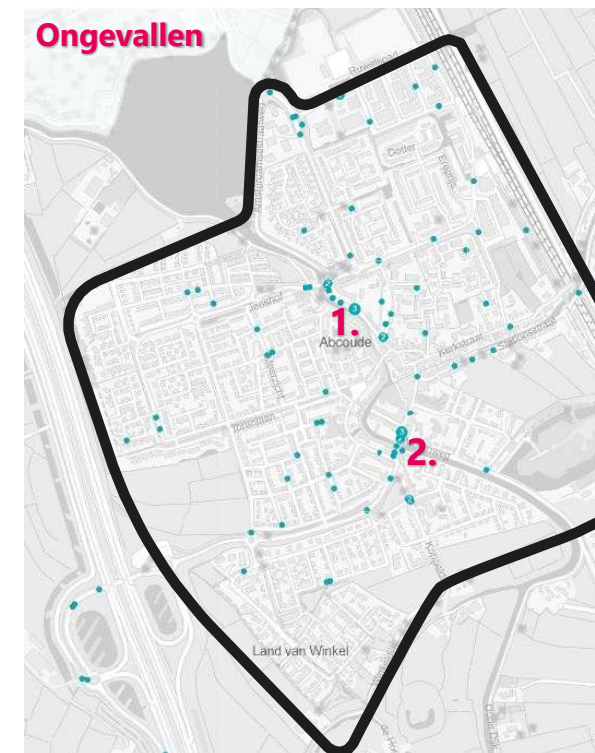
Ongevallen

Met VIAstat zijn de ongevallenconcentraties binnen de periode 2019-2024 geanalyseerd. Hiervoor is gebruikgemaakt van de BLIQ-rapportage over 2019-2023, waarin de top 10 meest onveilige trajecten en de top 10 meest onveilige kruispunten binnen de gemeente zijn opgenomen. Wegvakken of kruispunten met meer dan vijf ongevallen in de periode 2019-2024 worden ook als ongevallenconcentratie aangemerkt. Daarnaast is het aantal letselongevallen in kaart gebracht om inzicht te krijgen in de ernst van de ongevallen.

In Abcoude vinden relatief weinig ongevallen plaats. Geen van de top 10 meest onveilige trajecten of kruispunten van de gemeente bevinden zich in Abcoude. In Abcoude zijn de volgende locaties geïdentificeerd als ongevallenconcentraties en daarmee als aandachtspunten:

1. 6 ongevallen op de Amsterdamsestraatweg, waarvan 2 letselongevallen;
2. Rondom de Hulksbrug hebben er 5 ongevallen plaatsgevonden, waaronder 2 letselongevallen.

Indien ongevallen zijn toegedeeld aan een kruispunt zijn ze niet ook toegedeeld aan het betreffende wegvak.



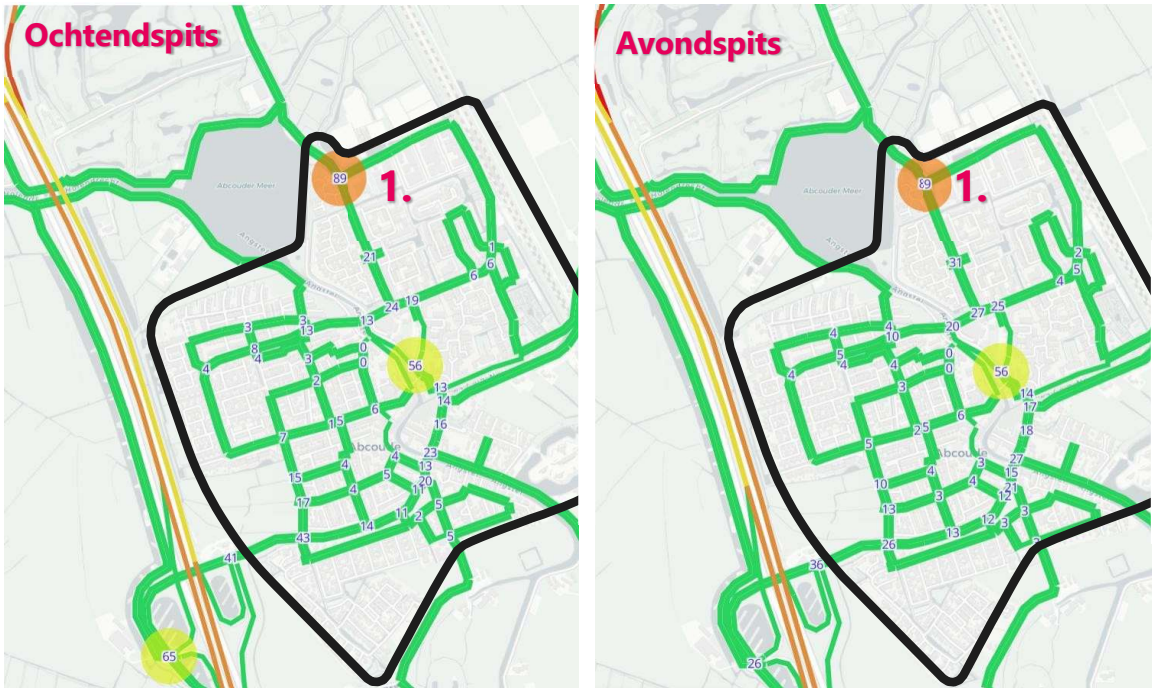
Capaciteitsaandachtspunten

Met behulp van het verkeersmodel hebben we inzicht in de verwachte verkeerssituatie van 2030. Hierbij is gekeken naar de I/C-waarde op wegvakken en kruispunten. Indien de intensiteit meer dan 85% is van de capaciteit van een wegvak of kruispunt in één van de spitsen dan is het kruispunt of wegvak toegevoegd aan de aandachtspuntenlijst. Het verkeersmodel biedt een globale inschatting van de doorstroming en is geen vervanging van een dynamische doorrekening. Zeker bij VRI-kruispunten of meerstrooksrotondes geven die een betrouwbaarder beeld.

Op basis van deze analyse zien we de volgende verwachte aandachtspunten:

1. Het kruispunt de Nieuwe Amsterdamsestraatweg – Ruwelspad heeft in zowel de ochtend- als avondspits een I/C-verhouding van meer dan 85%. De verkeersafwikkeling zal hier een aandachtspunt zijn voor 2030.

Op alle andere wegvakken en kruispunten (m.u.v. de A2) blijft de verkeersafwikkeling minstens voldoende.



Legenda

IC wegvak

- zeer goed 0-50%
- goed 50-70%
- voldoende 70-85%
- aandachtspunt 85-95%
- problematisch >95%

IC kruispunt

- zeer goed 0-50%
- goed 50-70%
- voldoende 70-85%
- aandachtspunt 85-95%
- problematisch >95%

Samenvatting data-analyse

In elk van de drie voorgaande vormen van data-analyse zijn aandachtspunten naar voren gekomen. In totaal zijn er uit de data-analyse 9 aandachtspunten in Abcoude. De kaart en tabel geven deze aandachtspunten weer.

	Locatie	Type aandachtspunt	Verkeersveiligheidsmeter	Ongevallen	Waarvan letsel	I/C
1.	Kruispunt Nieuwe Amsterdamseweg – Ruwelspad	Capaciteit	N.v.t.	2	0	Aandachtspunt
2.	Nieuwe Amsterdamseweg (fietspad)	Vergevingsgezindheid	Gemiddeld	1	1	N.v.t.
3.	Nieuwe Amsterdamseweg (rijbaan)	Snelheidsovertredingen	Gemiddeld	2	1	Zeer goed
4.	Broekzijdselaan	Breedte en inrichting fietspad, Snelheidsovertredingen	Hoog	2	1	Zeer goed
5.	Meerlandenweg, De Weert	Snelheidsovertredingen	Gemiddeld	4	2	Zeer goed
6.	Molenweg	Snelheidsovertredingen	Gemiddeld	1	0	Zeer goed
7.	Burgemeester des Tombeweg	Snelheidsovertredingen	Gemiddeld	0	0	Zeer goed
8.	Amsterdamsestraatweg	Veel ongevallen	Laag	6	2	Zeer goed
9.	Hulksbrug	Veel ongevallen	Zeer laag	5	2	Zeer goed



2.2.2 Participatie

Naast de data hebben we op verschillende manieren aan participatie gedaan om te bepalen waar de aandachtspunten in het verkeer in de gemeente liggen. Participatie is een goede manier om aandachtspunten in kaart te brengen die niet uit de data naar voren komen en om ervaringen en beleving van bewoners te achterhalen als onderbouwing van risico's of aandachtspunten die naar voren komen uit de data. Daarnaast geeft het inwoners en ondernemers de kans om bij te dragen aan het opstellen van het Uitvoeringsplan. Participatie is op de volgende manier vormgegeven:

- Enquête over mobiliteit in de gemeente
- Vier inloopavonden
- Zienswijzen op de mobiliteitsvisie
- Meldingen bij de gemeente

Online enquête:

De gemeente De Ronde Venen heeft via verschillende communicatie kanalen een oproep gedeeld om een door Goudappel opgestelde enquête in te vullen. In de enquête konden inwoners en of mensen die werken in de gemeente reacties en suggesties geven op de verkeerssituatie in Wilnis, Abcoude, Mijdrecht of op het bedrijventerrein van Mijdrecht. Op een kaart kon worden aangeklikt op welke locatie het goed of slecht gaat en hierbij de reden vermelden en een eventuele oplossing.

Inloopavonden

Naast de enquête werd er voor elk gebied een inloopavond georganiseerd om extra informatie te verzamelen en om inwoners de gelegenheid te geven in gesprek te gaan met de gemeente of met Goudappel. Tijdens deze avonden spraken we ook met verschillende belangenorganisaties, zoals de Ouderen Belangen Vereniging. Bezoekers konden hun visie op de verkeersveiligheid op verschillende locaties delen door middel van grote posters en post-its. De inloopavond voor Abcoude vond plaats op donderdag 14 november.

Zienswijzen

De gemeente heeft een formele zienswijzeprocedure doorlopen, waarbij de conceptversie van het MVP ter inzage is gelegd. Bewoners en bedrijven konden gedurende 6 weken hun zienswijze kenbaar maken. De gemeente heeft hier vervolgens op gereageerd en dit is vastgesteld door de raad.

Meldingen

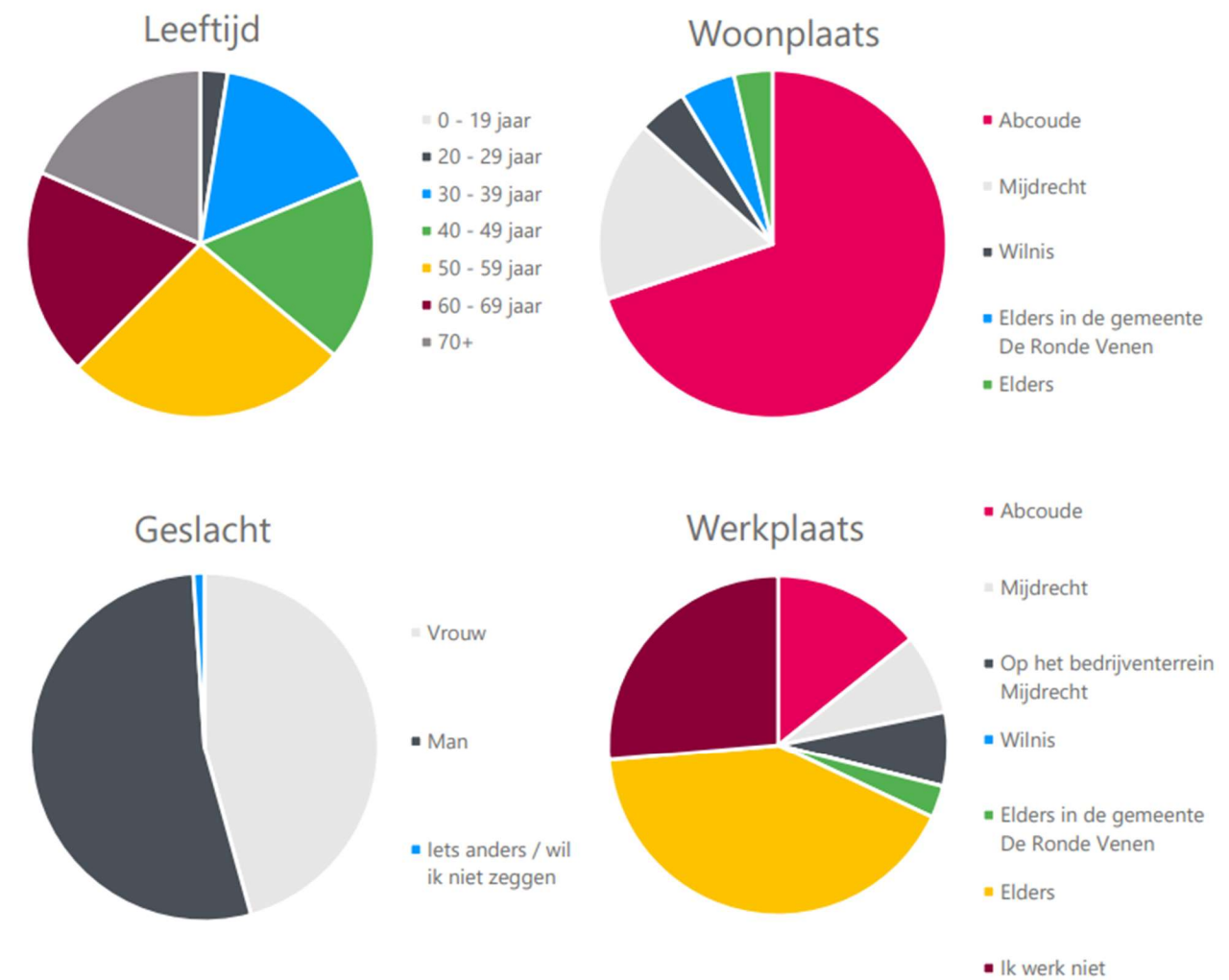
De gemeente heeft daarnaast ook nog de lopende meldingen wat betreft verkeersveiligheid met ons gedeeld zodat we deze ook mee konden nemen in de aandachtspuntenlijst.

Op de volgende pagina's gaan we in op de verschillende vormen van participatie en welke informatie er is opgehaald per vorm.

Enquête

In totaal hebben 197 personen 259 punten aangegeven met locaties waar iets in Abcoude goed gaat of beter kan. De grafieken geven karakteristieken van de respondenten weer die de enquête hebben ingevuld over Abcoude.

Iets meer ouderen hebben de enquête voor Abcoude ingevuld, dit is gebruikelijk bij dit soort vragenlijsten. De verhouding man/vrouw is redelijk gelijk. De meeste mensen die de enquête hebben ingevuld wonen in Abcoude en werken buiten de gemeente.

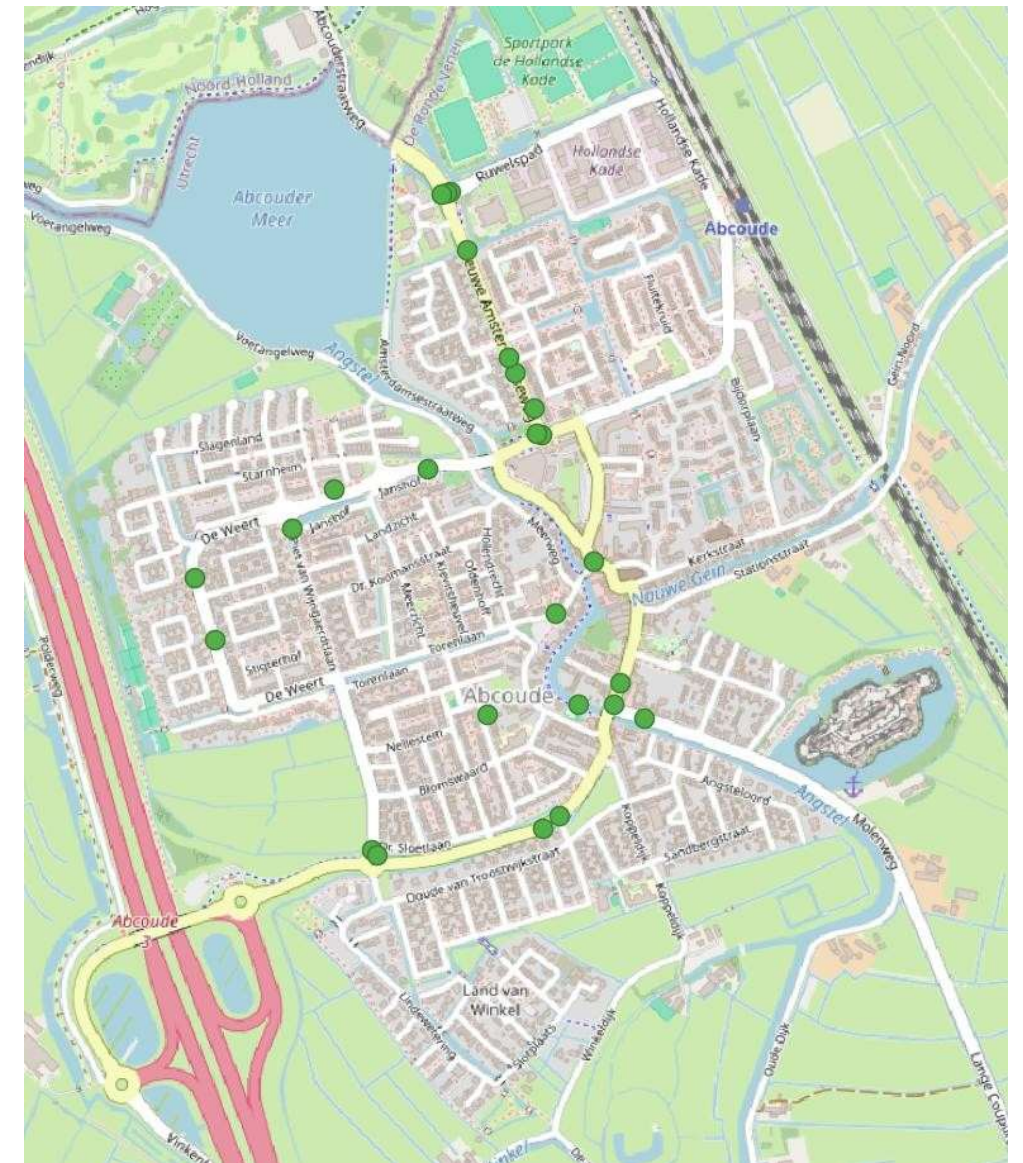


Abcoude: Wat gaat goed?

Uit de verschillende participatievormen zijn een aantal positieve punten naar voren gekomen. Bewoners hebben aangegeven dat zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid op de Nieuwe Amsterdamseweg, Meerlandenweg, Piet van Wijngaertlaan en de Burgemeester des Tombeweg als goed wordt ervaren. Ook de doorstroming op De Weert in combinatie met verkeersveilige situaties voor langzaam verkeer wordt goed genoemd.

Hiernaast hebben bewoners aangegeven dat de verkeerslichten op het kruispunt op de Amsterdamsestraatweg – Brugstraat voor verhoogde en goede verkeersveiligheid zorgen. Ook de verkeersveiligheid en het gedrag van fietsers en voetgangers op de Voordijk wordt goed genoemd.

Bewoners hebben aangegeven dat de verkeersveiligheid op het kruispunt Ruwelspad – Nieuwe Amsterdamseweg goed is. Ook de verkeersveiligheid op de rotonde Broekzijdselaan – Nieuwe Amsterdamseweg wordt goed genoemd. Tot slot benoemen de bewoners de goede en verkeersveilige situatie voor fietsers op de Nieuwe Amsterdamseweg met een vrijliggend fietspad.

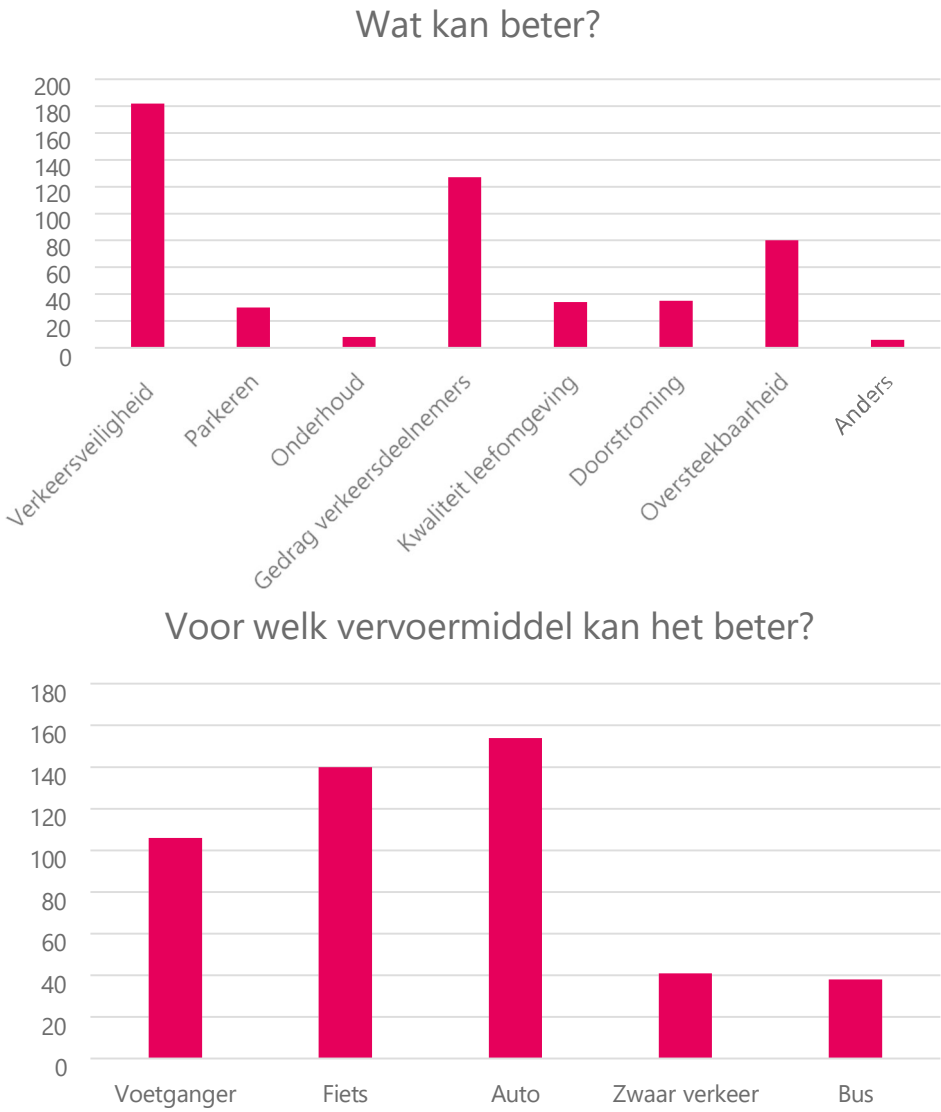


Abcoude: Wat kan beter?

Bij de participatie in Abcoude hebben we gebruik gemaakt van een combinatie van inloopavonden, enquêtes, zienswijzen en meldingen. Deze brede participatie heeft ons geholpen om een goed beeld te krijgen van de ervaringen en zorgen van de bewoners.

In de vragenlijst konden bewoners locaties op de kaart aangeven met aandachtspunten. Per aandachtspunt konden zij aangeven wat er beter kan en voor welke vervoermiddelen dit geldt. De verkeersveiligheid is het meest genoemde aandachtspunt, gevolgd door het gedrag van verkeersdeelnemers en oversteekbaarheid. Dit heeft betrekking op de auto, gevolgd door de fiets en voetganger. Daarnaast hebben veel bewoners gebruik gemaakt van de optie om ons van extra informatie te voorzien.

In de volgende dia's tonen de aandachtspunten per participatievorm.



Enquête: Wat kan beter?

In Abcoude zijn in de enquête 259 punten genoemd waar mogelijk verbeteringen gewenst zijn. De kaart hiernaast toont de locaties van deze punten in een heatmap. Uit de enquête komen de volgende vier locaties naar voren als belangrijkste aandachtspunten:

Op de Nieuwe Amsterdamseweg geven bewoners aan dat de snelheid op de weg vaak als te hoog wordt ervaren. Daarnaast wordt aangegeven dat voorrangssituaties op het gelijkwaardige kruispunt en bij zebrapaden niet altijd duidelijk zijn of worden nageleefd.

Op de Broekzijdselaan noemen bewoners met name de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen als aandachtspunten. Ook wordt aangegeven dat er regelmatig te hard wordt gereden en dat het kruispunt met het Dokter van Doornplein als onveilig wordt beschouwd.

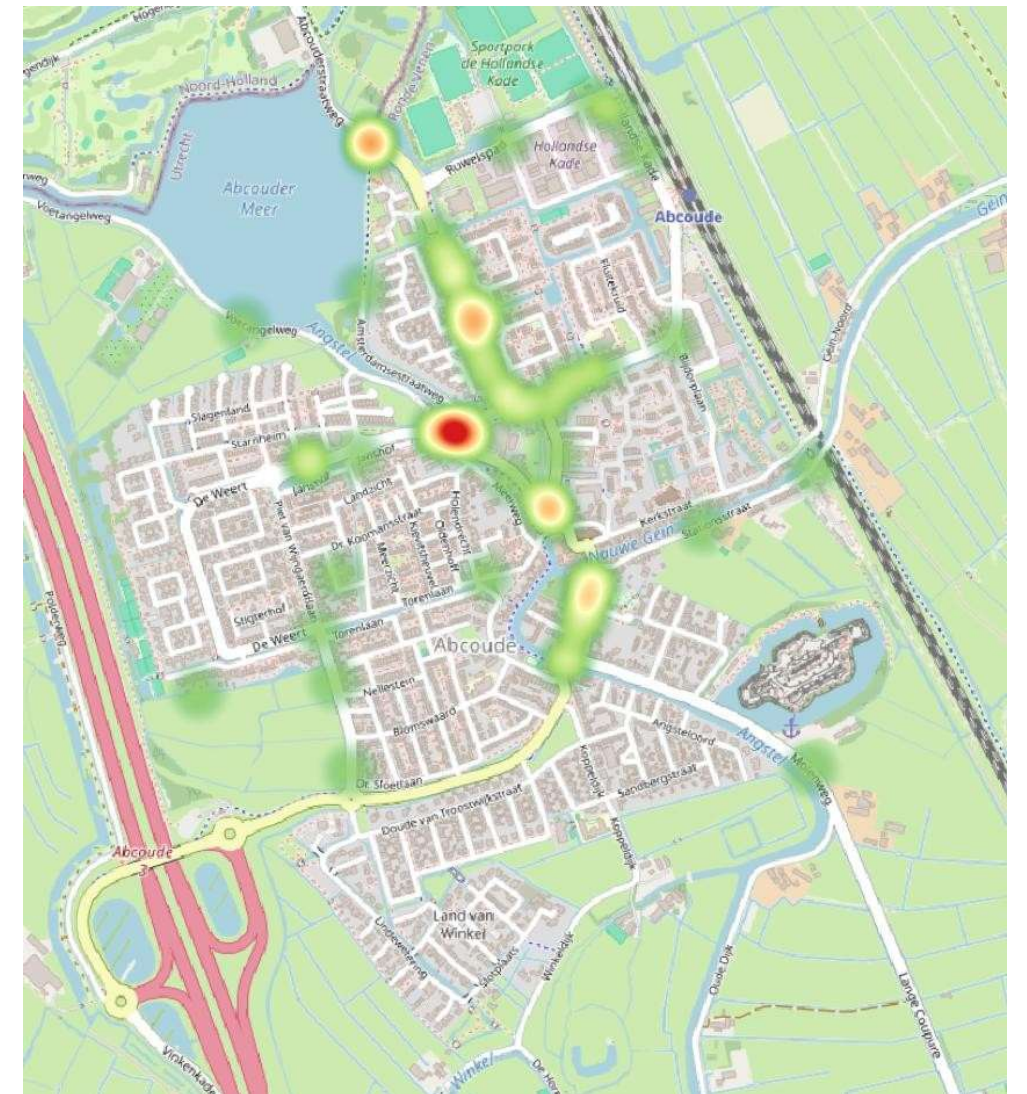
Bij het kruispunt Broekzijdselaan – Amsterdamsestraatweg geven bewoners aan dat de situatie voor fietsers en voetgangers onoverzichtelijk en onveilig kan zijn. Daarnaast wordt er een behoefte uitgesproken aan betere oversteekvoorzieningen.

Op de Hoogstraat maken bewoners zich zorgen over de verkeersveiligheid, onder andere door hoge snelheden, onduidelijke voorrangssituaties en beperkte toegankelijkheid. Verder worden aandachtspunten genoemd zoals foutparkeren, overlast van zwaar verkeer, en een tekort aan fietsparkeerplekken.



Inloopavonden: Wat kan beter?

De informatie die tijdens de bewonersavond werd gedeeld sluit aan bij de bevindingen in de enquête. We hebben daarnaast met de afdeling verkeer van de Ouderen Belangen Vereniging Abcoude gesproken en veel waardevolle informatie ontvangen. Het meest genoemd werden de snelheidsovertredingen in het dorp, vooral op de Nieuwe Amsterdamseweg en de verkeersveiligheid op het kruispunt Broekzijdselaan – Amsterdamsestraatweg. De heatmap hiernaast geeft weer op welke locaties tijdens deze inloopavond het meest genoemd werden.



Zienswijze Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan (2023-2030)

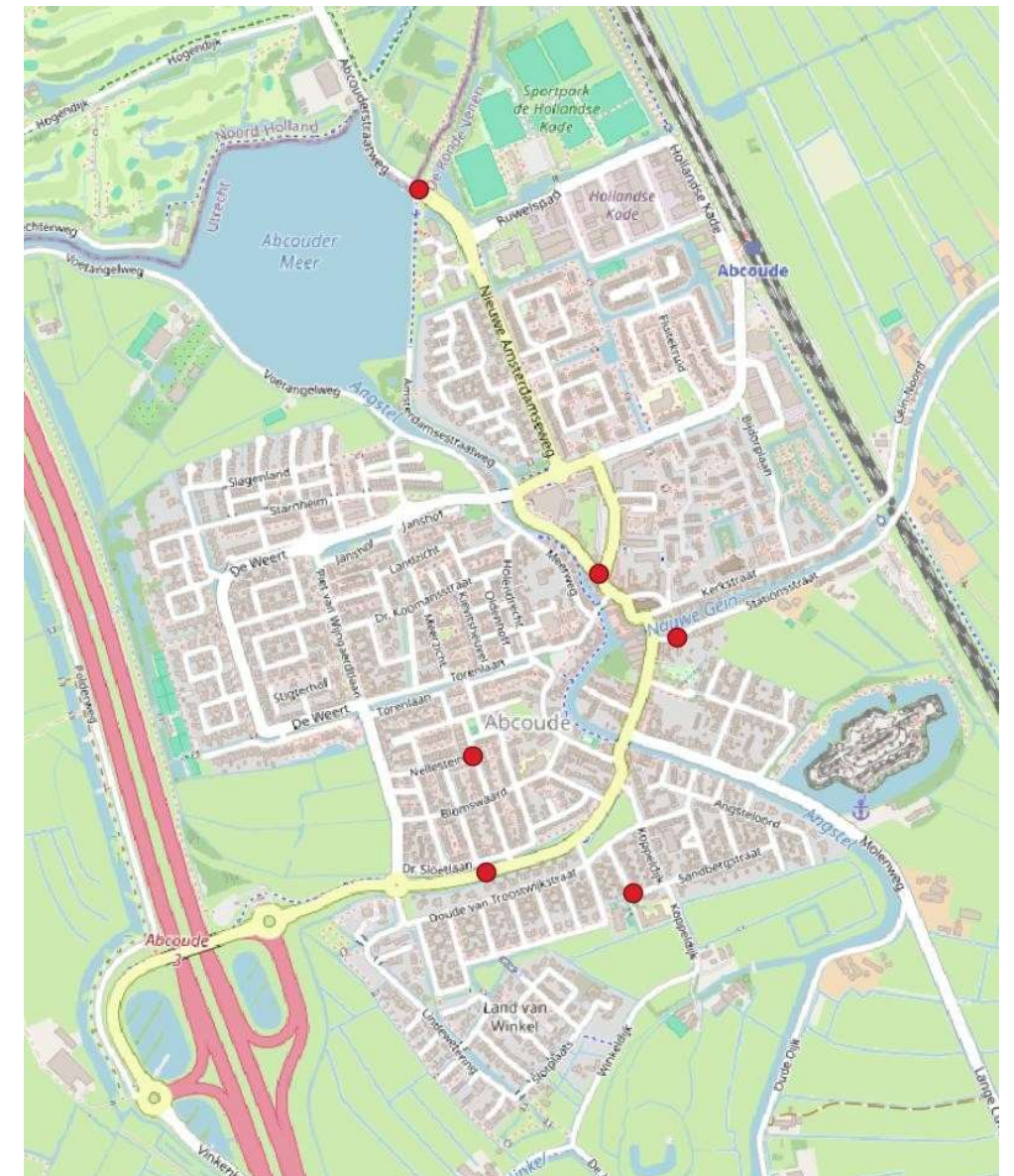
Voor de zienswijzen zijn er enkele meldingen binnengekomen. Eén van die meldingen gaat over de Nieuwe Amsterdamseweg dat een aandachtspunt vormt vanwege hard rijden. Bewoners hebben aangegeven dat dit leidt tot onveiligheid en geluidsoverlast. Hiernaast is er aandacht nodig voor het kruispunt Nieuwe Amsterdamseweg – Koningsvaren/Haagwinde vanwege het hard rijden en de onveilige verkeerssituatie die hierdoor op dit kruispunt ontstaat aangezien het kruispunt gelijkwaardig is. Tot slot is de verkeersveiligheid van fietsers op Gein-Noord een aandachtspunt. Fietsverkeer is hier gemengd met autoverkeer op een smalle weg, hiermee vormt dit een onveilige fietsroute.



Meldingen gemeente

Bij de gemeente zijn 6 meldingen naar voren gekomen die aandacht vragen. Ten eerste wordt de oversteekbaarheid voor fietsers in combinatie met een onduidelijke voorrangssituatie op het kruispunt Amsterdamsestraatweg – Nieuwe Amsterdamseweg aangekaart. De oversteek zorgt voor gevaarlijke situaties. Daarnaast is de doorstroming op de zowel de Stationsstraat als op het Koppelland een aandachtspunt. Hier wordt parkeeroverlast ervaren van geparkeerde auto's die de doorgang op de smalle straat blokkeren.

Verder zijn de hoge snelheden van zowel auto's als scooters in de Waardassackerstraat en Nellestein aandachtspunt. Ook het hard rijden op de Burgemeester des Tombeweg is een aandachtspunt. Tot slot is er een melding over de zichtbaarheid van het éénrichtingsverkeersbord op de Amsterdamsestraatweg ter hoogte van het Dokter van Doornplein.



Totaalbeeld participatie

Bewoners van Abcoude geven diverse aandachtspunten op het gebied van verkeer aan, die naar voren kwamen via de vier verschillende participatievormen. Uit de participatie werden de volgende aandachtspunten het meest genoemd:

- Snelheidsovertredingen en verkeersveiligheid op de **Nieuwe Amsterdamseweg** (90 keer benoemd als verbeterpunt)
- Verkeersveiligheid op het kruispunt **Hoogstraat – Kerkplein** (31)
- Verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op het kruispunt **Amsterdamsestraatweg – Broekzijdselaan** (24)
- Verkeersveiligheid op kruispunt **Kerkplein – Brugstraat – Amsterdamsestraatweg** (15)
- Verkeersveiligheid op **Meerlandenweg en De Weert** (15)
- Logische routes fietsverkeer en verkeersveiligheid **Broekzijdselaan** (13)
- Verkeersveiligheid op **Dokter van Doornplein** (12)
- Verkeersveiligheid op de **Piet van Wijngaertdlaan** (10)
- Verkeersveiligheid kruispunt **Broekzijdselaan – Dokter van Doornplein** (9)
- Oversteekbaarheid en verkeersveiligheid op kruispunt **Nieuwe Amsterdamseweg – Amsterdamsestraatweg** (8)



3. Aandachtspunten



3.1 Werkwijze totaallijst aandachtspunten en prioritering

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van alle aandachtspunten met betrekking tot verkeer in Abcoude, samengesteld op basis van de data-analyse en de input die is opgehaald in de participatie. Op basis van deze totaallijst hebben we een selectie gemaakt van de belangrijkste punten. Dit zijn de punten die op de korte- of lange termijn aandacht vragen, of punten die vrij eenvoudig oplosbaar zijn.

In de totaallijst zijn de aandachtspunten uit de participatie en uit de data-analyse samengevoegd. Meldingen met dezelfde locatie of vergelijkbare problemen zijn gebundeld om overlap te voorkomen en een helder overzicht te creëren. Daarbij is ook gekeken naar het aantal meldingen dat per aandachtspunt is opgehaald, zodat de prioriteit beter kan worden ingeschat. Voor elk aandachtspunt hebben we de impact beoordeeld op basis van data, input van bewoners en onze eigen verkeerskundige analyse van de verkeersveiligheid. Dit betreft een kwalitatieve inschatting van de omvang van het aandachtspunt.

Hierbij zijn de volgende categorieën voor de impact van een aandachtspunt gehanteerd:

1. **Geen:** We hebben de situatie beoordeeld en zien geen reden voor maatregelen;
2. **Laag:** De situatie betreft een klein aandachtspunt zonder een hoog verkeersveiligheidsrisico of aantal ongevallen;
3. **Midden:** Een aandachtspunt volgens meerdere bewoners of de data en volgens onze eigen beoordeling;
4. **Hoog:** Een aandachtspunt volgens bewoners, data en onze eigen beoordeling met een direct risico voor de verkeersveiligheid;
5. **Zeer hoog:** Een aandachtspunt volgens bewoners, data en onze eigen beoordeling met een hoog veiligheidsrisico voor veel verkeersdeelnemers.

Op basis van de beoordeelde impact hebben we een eerste prioritering gemaakt met aandachtspunten met een midden, hoge of zeer hoge impact of met een lage impact en zeer gemakkelijk op te lossen (quick win), of binnen de bestaande onderhoudsplanning vallen.

Van totaallijst naar uitvoeringsplan

Om tot een haalbare uitvoeringsagenda te komen met maatregelen, is de totaallijst gespecificeerd naar alle aandachtspunten met een midden tot zeer hoge impact. In paragraaf 3.2 wordt dit verder toegelicht en wordt het uitvoeringsplan beschreven.

3.2 Totaallijst aandachtspunten

	Locatie	Aandachtspunt	Data-analyse				Participatie	Impact	Quick win	Binnen bestaande onderhouds plannen	Naar uitvoerings-agenda
			Risico (zeer laag tot zeer hoog)	Ongevallen (aantal)	Met letsel (aantal)	Capaciteit (Zeer goed tot problematisch)	Aantal keer benoemd	Laag-zeer hoog	Ja/Nee	Ja/Nee	Ja/Nee
1.	Nieuwe Amsterdamseweg	Snelheidsovertredingen, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, voorrang kruispunt en verlichting voetpad	Gemiddeld	2	2	Zeer goed	90	Hoog	Nee	Nee	Ja
2.	Hoogstraat – Kerkplein	Veiligheid: drukte in combinatie met breedte, toegankelijkheid, snelheid, fietsparkeren, voorrangssituatie onduidelijk	Zeer laag	5	1	Zeer goed	31	Hoog	Nee	Nee	Ja
3.	Amsterdamsestraatweg – Broekzijdselaan	Oversteekbaarheid, veiligheid, overzicht, vergevingsgezindheid fietsers op brug	Laag	2	1	Zeer goed	24	Hoog	Nee	Nee	Ja
4.	Kerkplein, Brugstraat – Amsterdamsestraatweg	Verkeersveiligheid en keuze VRI	N.v.t.	2	1	Goed	15	Hoog	Nee	Nee	Ja
5.	Meerlandenweg, De Weert	Snelheidsovertredingen, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, onveilige wegversmalling, beperkt zicht door groen, onduidelijke voorrangssituatie Stigterhof	Gemiddeld	4	2	Zeer goed	15	Midden	Nee	Ja	Ja
6.	Broekzijdselaan	Breedte en inrichting fietspad, snelheidsovertredingen, oversteekbaarheid, vergevingsgezindheid, gedrag fietsers	Hoog	2	1	Zeer goed	13	Hoog	Nee	Nee	Ja
7.	Dokter van Doornplein	Verkeersveiligheid (vooral rondom schooltijden), tekort parkeerruimte, onderhoud	Laag	3	0	Zeer goed	12	Midden	Nee	Nee	Ja

	Locatie	Aandachtspunt	Data-analyse				Participatie	Impact	Quick win	Binnen bestaande onderhouds plannen	Naar uitvoerings-agenda
			Risico (zeer laag tot zeer hoog)	Ongevallen (aantal)	Met letsel (aantal)	Capaciteit (Zeer goed tot problematisch)					
8.	Piet van Wijngaertlaan	Snelheid, inrichting wegversmalling, oversteekbaarheid	Laag	1	0	Zeer goed	10	Midden	Nee	Nee	Ja
9.	Broekzijdselaan - Dokter van Doornplein	Veiligheid kruispunt, oversteekbaarheid	Gemiddeld	1	0	Zeer goed	9	Midden	Nee	Nee	Ja
10.	Nieuwe Amsterdamseweg – Amsterdamsestraatweg	Oversteekbaarheid, vergevingsgezindheid paaltje	Gemiddeld	1	0	Zeer goed	8	Midden	Nee	Nee	Ja
11.	Spoorlaan	Doorstroming, parkeerprobleem, inrichting smal door geparkeerde auto's, snelheid verkeer	Laag	1	1	Zeer goed	7	Midden	Nee	Nee	Ja
12.	Fluitekruid/waterlelie	Onoverzichtelijk door geparkeerde auto's, hoge snelheid	zeer laag	0	0	Zeer goed	7	Midden	Ja	Nee	Ja
13.	Nieuwe Amsterdamseweg – Broekzijdselaan	Veiligheid oversteek rotonde fietsers	Gemiddeld	1	0	Zeer goed	6	Midden	Nee	Nee	Ja
14.	Hollandse kade/Ruwelspad	Veiligheid fietsers, snelheid verkeer, verlichting	Laag	3	0	Zeer goed	6	Midden	Nee	Nee	Ja
15.	Stationsstraat	Beperkte breedte voor tweerichtingsverkeer, Tekort parkeerplekken	Zeer laag	3	0	Zeer goed	5	Midden	Nee	Nee	Ja

	Locatie	Aandachtspunt	Data-analyse				Participatie	Impact	Quick win	Binnen bestaande onderhouds plannen	Naar uitvoerings- agenda
			Risico (zeer laag tot zeer hoog)	Ongevallen (aantal)	Met letsel (aantal)	Capaciteit (Zeer goed tot problematisch)					
16.	Hulksbrug	Veel ongevallen, doorstroming	Zeer laag	5	2	Zeer goed	5	Midden	Nee	Nee	Ja
17.	Voordijk/Meerweg	Vergevingsgezindheid paaltjes, oversteekbaarheid Meerlandenweg, ongewenst autoverkeer	N.v.t.	2	1	Zeer goed	5	Laag	Ja	Nee	Ja
18.	Burgemeester des Tombeweg	Snelheidsovertredingen, onderhoud fietspad	Gemiddeld	0	0	Zeer goed	5	Laag	Nee	Nee	Nee
19.	Haagwinde en Zilverschoon	Hoge snelheid	Zeer laag	1	0	Zeer goed	4	Laag	Nee	Nee	Nee
20.	Amsterdamsestraatweg	Veel ongevallen, duidelijkheid eenrichtingsverkeer	Laag	6	2	Zeer goed	4	Midden	Ja	Nee	Ja
21.	Kruispunt Nieuwe Amsterdamseweg - Ruwelspad	Capaciteit, oversteekbaarheid	N.v.t.	2	0	Aandachtspunt	2	Midden	Nee	Nee	Ja
22.	Koppeland	Parkeerprobleem, drukte en veiligheid tijdens schooltijden	Zeer laag	0	0	Zeer goed	2	Laag	Nee	Nee	Nee
23.	Kerkstraat	Verkeersveiligheid, zicht en snelheid	Zeer laag	1	0	Zeer goed	2	Laag	Nee	Nee	Nee

	Locatie	Aandachtspunt	Data-analyse				Participatie	Impact	Quick win	Binnen bestaande onderhouds plannen	Naar uitvoerings- agenda
			Risico (zeer laag tot zeer hoog)	Ongevallen (aantal)	Met letsel (aantal)	Capaciteit (Zeer goed tot problematisch)	Aantal keer benoemd	Laag-zeer hoog	Ja/Nee	Ja/Nee	Ja/Nee
24.	Gein Noord en zuid	Veel ongevallen met fietsers	Zeer laag	21	11	Zeer goed	2	Hoog	Nee	Nee	Ja
25.	Molenweg	Snelheid verkeer en ontbreken voetpad	Gemiddeld	1	0	Zeer goed	2	Laag	Nee	Nee	Nee
26.	Voordijk	Te smal, onderhoud	Gemiddeld	0	0	N.v.t.	1	Laag	Nee	Nee	Nee
27.	Nellestein en Waardassackerstraat	Snelheid verkeer	Zeer laag	1	0	Zeer goed	1	Laag	Nee	Nee	Nee
28.	CNS Abcoude	Verkeersveiligheid	zeer laag	1	0	Zeer goed	1	Laag	Nee	Nee	Nee
29.	Koningsvaren	Overzicht door geparkeerde auto's	Zeer laag	1	0	Zeer goed	1	Laag	Nee	Nee	Nee
30.	Voetangelweg	Overlast motoren	Zeer laag	0	0	N.v.t.	1	Laag	Nee	Nee	Nee
31.	Blijdorplaan	Snelheid verkeer	Laag	1	0	Zeer goed	1	Laag	Nee	Nee	Nee
32.	Broekzijdselaan kruispunt Blijdorplaan	Geen doorlopend voetpad	Laag	0	0	Zeer goed	1	Laag	Nee	Nee	Nee



	Locatie	Aandachtspunt	Data-analyse				Participatie	Impact	Quick win	Binnen bestaande onderhouds plannen	Naar uitvoerings-agenda
			Risico (zeer laag tot zeer hoog)	Ongevallen (aantal)	Met letsel (aantal)	Capaciteit (Zeer goed tot problematisch)	Aantal keer benoemd	Laag-zeer hoog	Ja/Nee	Ja/Nee	Ja/Nee
33.	Torenlaan	Lantaarnpaal op voetpad	Zeer laag	1	0	Zeer goed	1	Laag	Nee	Nee	Nee
34.	Cleijne Cleij	Zicht op fietsers uit steeg	Zeer laag	0	0	Zeer goed	1	Laag	Nee	Nee	Nee
35.	Folkert Postlaan	Beperkte breedte voetpad met obstakels	Zeer laag	0	0	Zeer goed	1	Laag	Nee	Nee	Nee
36.	Papenhof	Fout parkeren	Zeer laag	0	0	Zeer goed	1	Laag	Nee	Nee	Nee
37.	Piet van Wijngaertlaan (Noord)	Slecht zicht door geparkeerde auto's	Zeer laag	0	0	Zeer goed	1	Laag	Nee	Nee	Nee
38.	Looproute van Voorthuijsenhof	Verbinden looproute	N.v.t.	0	0	N.v.t.	1	Laag	Nee	Nee	Nee
39.	Fietspad Amsterdamsestraatweg ten noorden van Ruwelspad	Beperkt vergevingsgezind en breed	Gemiddeld	0	0	N.v.t.	0	Laag	Nee	Nee	Nee

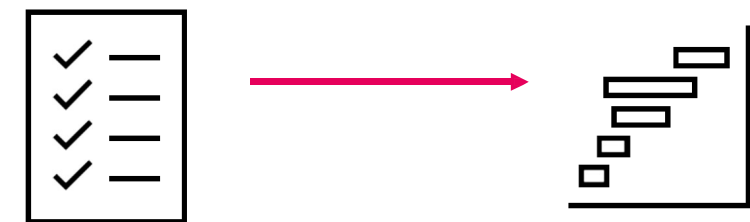
3.3 Van totaalijst naar uitvoeringsplan

In de vorige paragraaf is de totaalijst met aandachtspunten voor Abcoude opgenomen. In het Uitvoeringsplan zijn de aandachtspunten opgenomen die al op korte termijn met een Quick Win aangepakt kunnen worden, waar onderhoud plaatsvindt de komende jaren en de aandachtspunten met een midden tot (zeer) hoge impact. Deze kunnen niet allemaal binnen drie jaar aangepakt worden, maar vragen wel om een aanpak op langere termijn of om monitoring om de ontwikkeling van het aandachtspunt te volgen.

Bij de quick wins gaat het om het plaatsen van markering, anders trekken van belijning, plaatsen of weghalen van bebording, groen snoeien en andere maatregelen die binnen een periode van drie jaar uitgevoerd kunnen worden. Een voorbeeld hiervan is het verplaatsen van een paaltje op Voordijk.

Ook de aandachtspunten met een hogere prioriteit zijn in het uitvoeringsplan opgenomen. Deze kunnen niet allemaal met een korte termijn maatregel aangepakt worden, maar zijn buiten de tijdscope van dit project belangrijk voor de gemeente. Een voorbeeld hiervan is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor schoolgaand fietsverkeer op de Broekzijdselaan.

Per maatregel is gekeken of deze past binnen het Uitvoeringsplan. Het is aan de gemeente om, mede met de uitvoeringsplannen voor de andere dorpen, en de beschikbare middelen verder te prioriteren met welke aandachtspunten als eerste aan de slag te gaan.



3.3 Van totaalijst naar uitvoeringsplan

	Locatie	Aandachtspunt	Impact Laag/midden/hoog	Uitwerken tot maatregel Ja/nee	Lange termijn Ja/nee
1.	Nieuwe Amsterdamseweg	Snelheidsovertredingen, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, voorrang kruispunt en verlichting voetpad	Hoog	Ja	Nee
2.	Hoogstraat – Kerkplein	Veiligheid: drukte in combinatie met breedte, toegankelijkheid, snelheid, fietsparkeren, onduidelijke voorrangssituatie	Hoog	Nee	Ja
3.	Amsterdamsestraatweg – Broekzijdselaan	Oversteekbaarheid, veiligheid, overzicht, vergevingsgezindheid fietsers op brug	Hoog	Ja	Nee
4.	Kerkplein, Brugstraat- Amsterdamsestraatweg	Verkeersveiligheid en keuze VRI	Hoog	Nee	Ja
5.	Meerlandenweg, De Weert	Snelheidsovertredingen, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, onveilige wegversmalling, beperkt zicht door groen, onduidelijke voorrangssituatie Stigterhof	Midden	Nee	Ja
6.	Broekzijdselaan	Breedte en inrichting fietspad, snelheidsovertredingen, oversteekbaarheid, vergevingsgezindheid, gedrag fietsers	Hoog	Ja	Nee
7.	Dokter van Doornplein	Verkeersveiligheid (vooral rondom schooltijden), tekort parkeerruimte, onderhoud	Midden	Nee	Ja
8.	Piet van Wijngaerdtlaan	Snelheid, inrichting wegversmalling, oversteekbaarheid	Midden	Nee	Ja
9.	Broekzijdselaan - Dokter van Doornplein	Veiligheid kruispunt, oversteekbaarheid	Midden	Ja	Nee
10.	Nieuwe Amsterdamseweg – Amsterdamsestraatweg	Oversteekbaarheid, vergevingsgezindheid paaltje	Midden	Ja	Nee
11.	Spoorlaan	Doorstroming, parkeerprobleem, inrichting smal door geparkeerde auto's, snelheid verkeer	Midden	Ja	Nee

3.3 Van totaalijst naar uitvoeringsplan

	Locatie	Aandachtspunt	Impact Laag/midden/hog	Uitwerken tot maatregel Ja/nee	Lange termijn Ja/nee
12.	Fluitekruid/waterlelie	Onoverzichtelijk door geparkeerde auto's, hoge snelheid	Midden	Ja	Nee
13.	Nieuwe Amsterdamseweg – Broekzijdselaan	Veiligheid oversteek rotonde fietsers	Midden	Ja	Nee
14.	Hollandse kade/Ruwelspad	Veiligheid fietsers, snelheid verkeer, verlichting	Midden	Ja	Nee
15.	Stationsstraat	Beperkte breedte voor tweerichtingsverkeer, Tekort parkeerplekken	Midden	Nee	Ja
16.	Hulksbrug	Veel ongevallen, doorstroming	Midden	Nee	Ja
17.	Voordijk/Meerweg	Vergevingsgezindheid paaltjes - oversteekbaarheid Meerlandenweg, ongewenst autoverkeer	Laag	Ja	Nee
20.	Amsterdamsestraatweg	Veel ongevallen, duidelijkheid eenrichtingsverkeer	Midden	Ja	Nee
21.	Kruispunt Nieuwe Amsterdamseweg - Ruwelspad	Capaciteit, oversteekbaarheid	Midden	Ja	Nee
24.	Gein Noord en zuid	Onveilige fietsroute	Hoog	Nee	Ja

3.4 Totaalkaart aandachtspunten

De kaart hiernaast geeft de locatie van de aandachtspunten weer met een uitsplitsing naar:

-  Aandachtspunt met maatregel op
 -  korte termijn Aandachtspunt met
 -  prioriteit op de lange termijn
- Aandachtspunt



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Uitvoeringsplan Verkeer Abcoude - Maatregelen

Inleiding

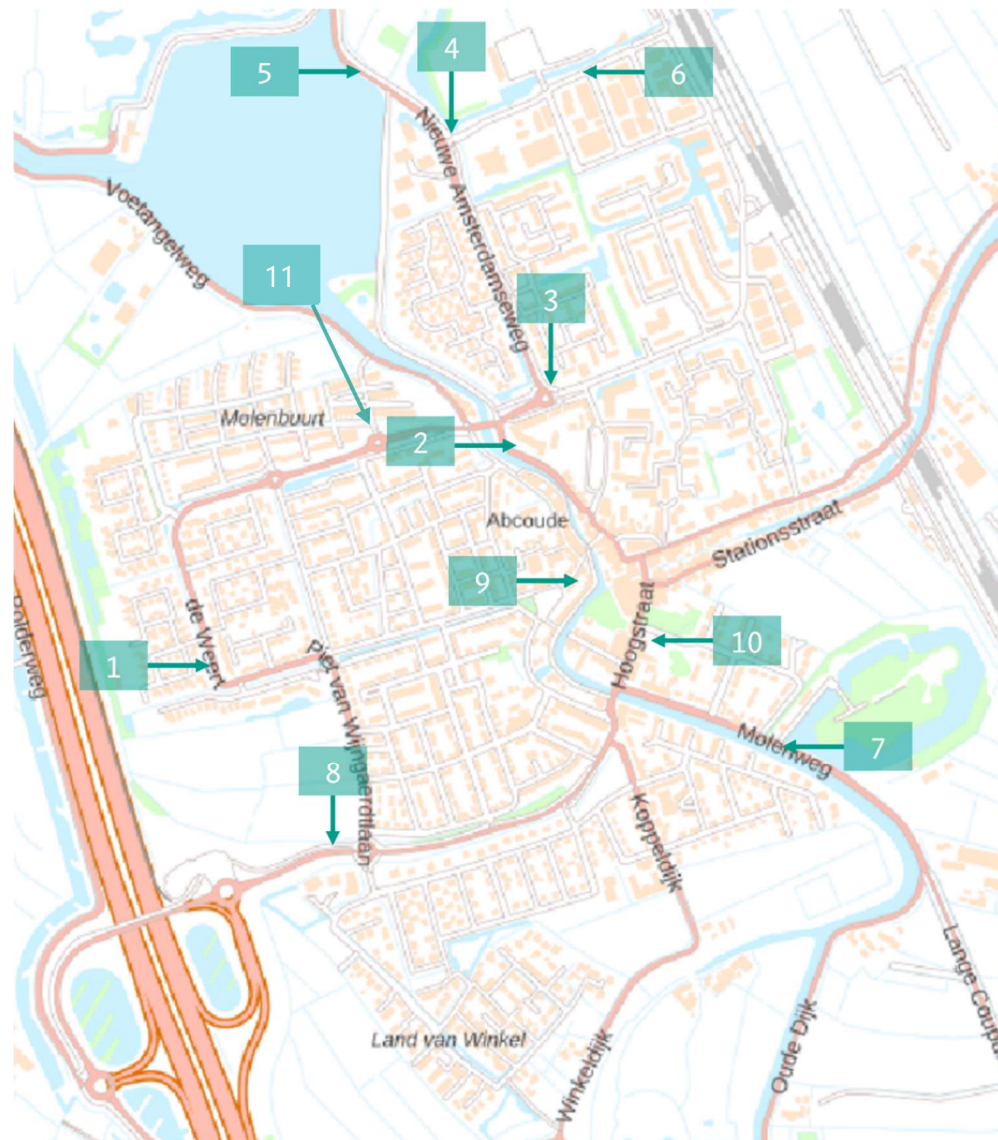
Dit document bevat het pakket van concrete maatregelen van het Uitvoeringsplan Verkeer voor Abcoude. De maatregelen zijn een vertaling en een nadere uitwerking van de oplossingsrichtingen die Verkeersadviesbureau Goudappel heeft aangegeven in zijn rapportage. Er is nadrukkelijk gekeken naar de daadwerkelijke realiseerbaarheid van de maatregelen binnen 1 tot 3 jaar. Aanvullend hierop zijn de obstakels op fietsroutes belicht.

De beschikbare financiële middelen zijn een belangrijke factor bij de prioritering van de maatregelen. Daarnaast is het STOMP-principe als uitgangspunt gehanteerd. Prioriteit wordt hierbij gegeven aan kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers, zonder de auto(infrastructuur) als oplossing uit te sluiten.

Verder zijn er ook concrete verkeersmaatregelen voor de komende 3 jaar die voortkomen uit de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en de geplande reconstructies aan wegen. Qua planning lopen ze parallel aan de maatregelen vanuit het Uitvoeringsplan. Dit soort maatregelen is voor Abcoude overigens beperkt. Tot slot wordt ingegaan op de kruispunten die met verkeerslichten geregeld zijn.

Locatieoverzicht maatregelen

Het maatregelenpakket voor Abcoude wordt per maatregel en locatie toegelicht. De locaties van de maatregelen zijn op onderstaande afbeelding weergegeven.

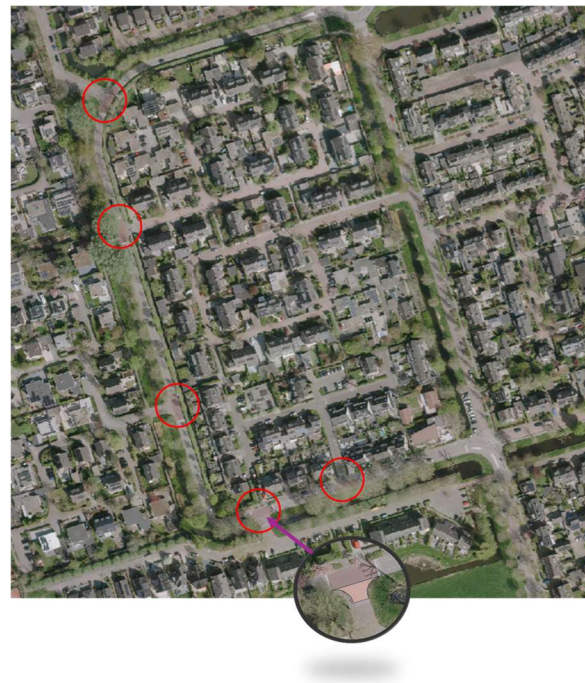


1. De Weert

De kruispunten op De Weert worden voorzien van een “volledig” kleurvlak.

Op de kruispunten is sprake van gelijkwaardigheid van de aansluitende wegen (“rechts gaat voor”). Op een aantal kruispunten op de Weert is een rode kleur (coating) aanwezig. Deze beslaat echter niet het gehele kruisingsvlak, waardoor onduidelijkheid kan ontstaan over de voorrangssituatie. Dit kan worden voorkomen door de coating ook aan te brengen op het eerste deel van de aansluitende zijstraten.

Op onderstaande afbeelding zijn de locaties van de betreffende kruispunten aangegeven en een voorbeeld van het “doorzetten” van de coating naar de zijstraat in.

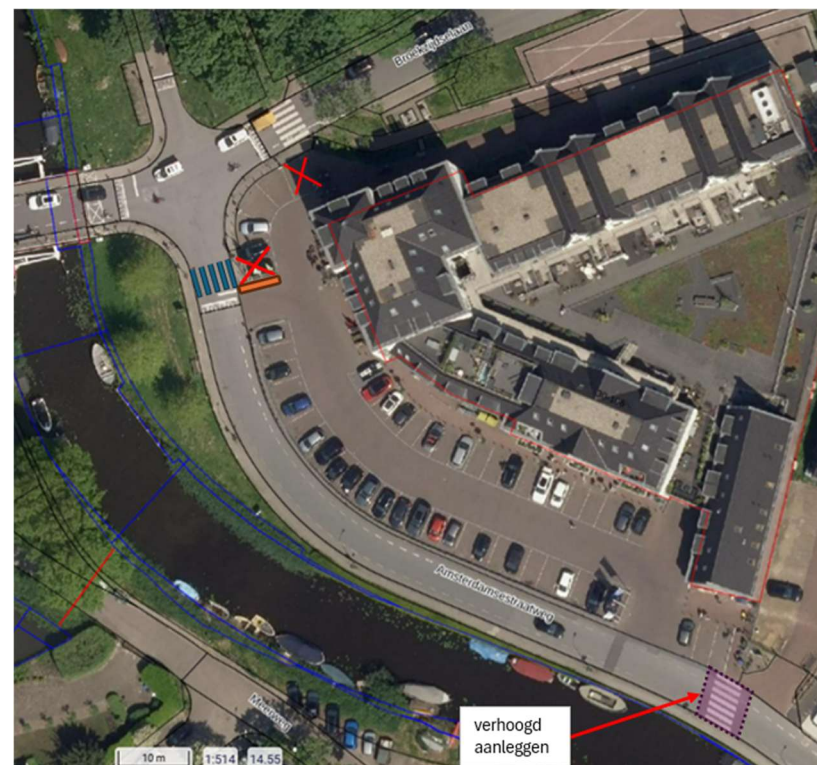


2. Verkenning kruising Broekzijdselaan/Amsterdamsestraatweg

Verkenning van de mogelijkheden om de verkeerssituatie op het kruispunt te verbeteren.

Het doel van deze verkenning is om de oversteekbaarheid voor voetgangers op deze locatie te verbeteren. Er is sprake van een verkenning, omdat er nog overleg nodig is met direct belanghebbende c.q. grondeigenaar. Oplossingsrichtingen zijn:

- Aanbrengen voetgangersoversteekplaats aan de zuidzijde buiten het tangentpunt (dus naast huidige uitrit) en verwijderen 1 of 2 parkeerplaatsen in combinatie met het smaller maken van de uitrit;
- In het verlengde van de voetgangersoversteekplaats op de Broekzijdselaan de doorgangsruijnte voor voetgangers verbeteren door een parkeervak op te heffen;
- Voetgangersoversteekplaats op de Amsterdamsestraatweg verhoogd aanleggen.



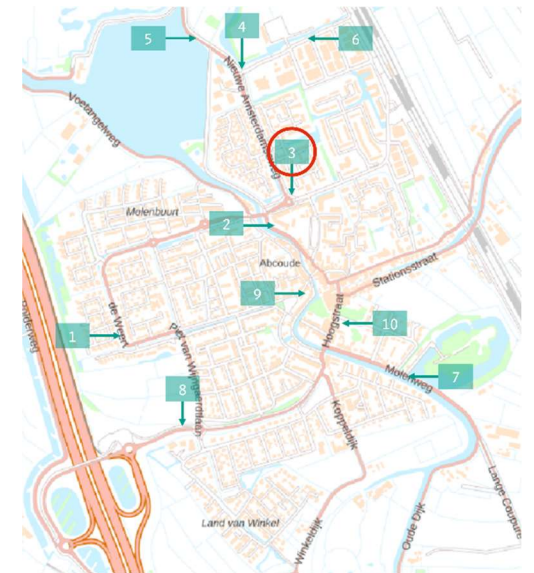
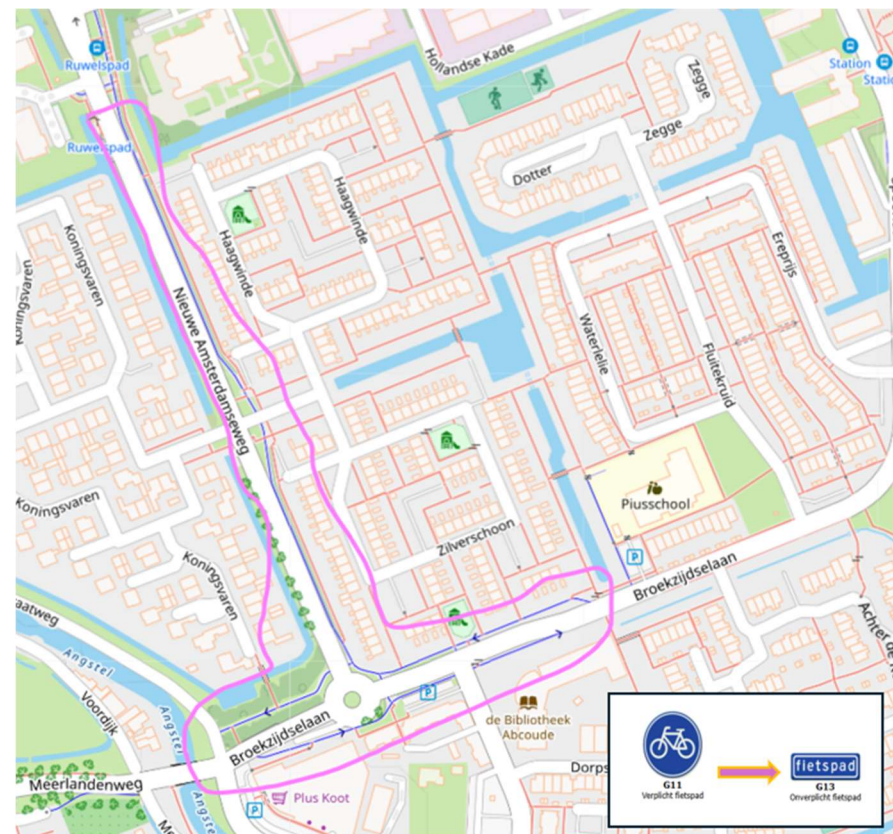
3. Fietspaden Broekzijdselaan/Nieuwe Amsterdamseweg

Het wijzigen van het regime op de fietspaden wijzigen van verplicht naar onverplicht.

Fietsen op de rijbaan is hiermee toegestaan. Het is voor snellere fietsers aantrekkelijker om gebruik te kunnen maken van de hoofdrijbaan. Ook draagt dit bij aan het 30 km/h-karakter van deze wegen.

Burg. des Tombeweg

Voor de Burg. des Tombeweg is deze maatregel ook overwogen. Op de rotonde op het kruispunt met de Piet van Wijngaerdtlaan is dit echter ongewenst. Op het wegvak zelf ligt de snelheid van het verkeer relatief hoog en is het risico aanwezig dat het gemotoriseerd verkeer minder rekening houdt met het fietsverkeer.

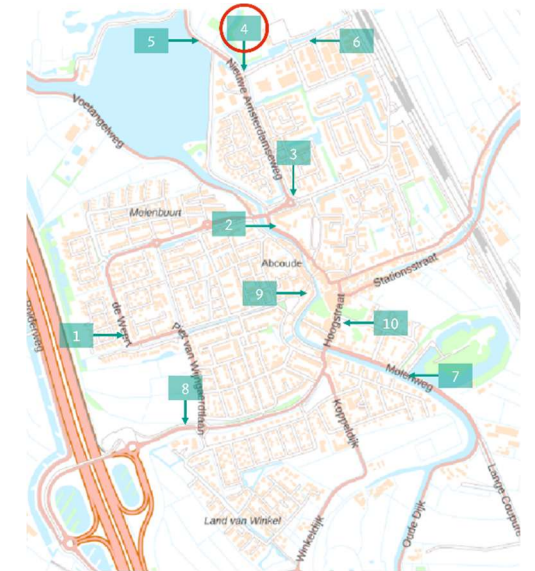
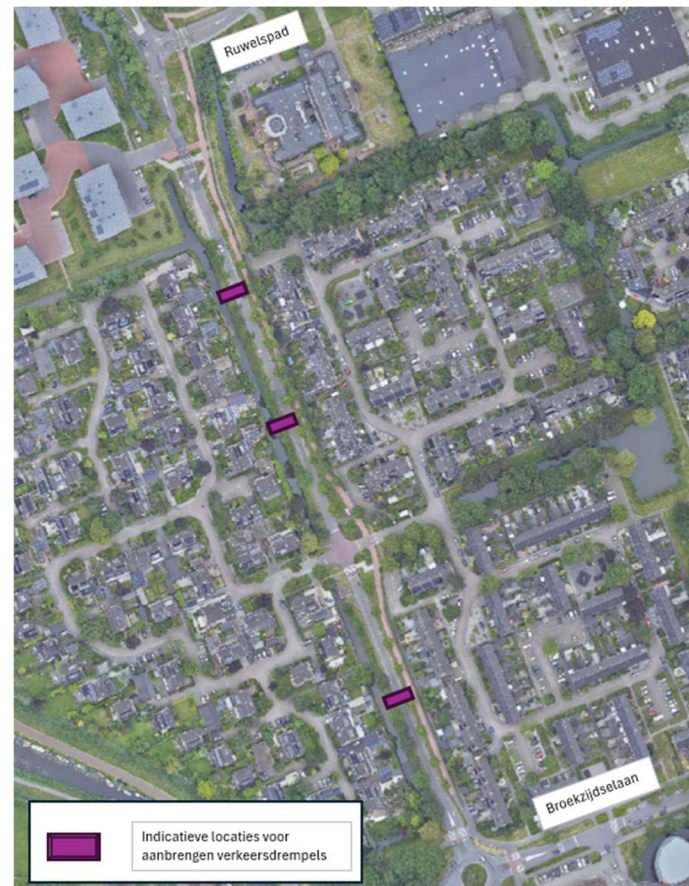


4. Snelheidsremmende maatregelen Nieuwe Amsterdamseweg

Het aanbrengen van meerdere verkeersdrempels op de Nieuwe Amsterdamseweg, tussen de Broekzijdselaan en het Ruwelspad.

Deze maatregelen komen tegemoet aan de vele meldingen, de participatie en de uitvoeringsvoorschriften van een 30 km/h-zone.

- Het aanbrengen van de verkeersdrempels;



5. Nieuwe Amsterdamseweg ter hoogte van de kom- en gemeentegrens

Het verbeteren van de fietsoversteek op de Nieuwe Amsterdamseweg ter hoogte van de kom- en gemeentegrens

Deze maatregelen beogen het verbeteren van de oversteek van de fietsers die over de Amsterdamsestraatweg gaan.

- Opschuiven 30 km/uur-poort naar gemeentegrens, inclusief aanbrengen (poort)markering
- Aanbrengen verkeersdrempel
- Aansluiting richting Abcoudermeer haaks aansluiten
- Verwijderen as- en kanalisatie-markering

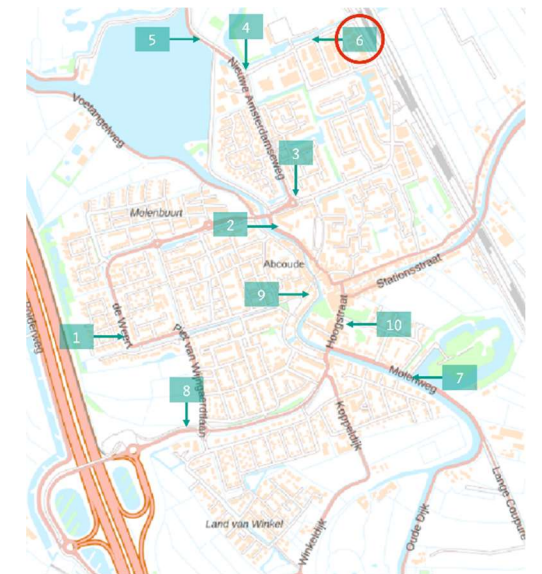


6. Parkeerstrook Hollandse Kade

Het verbeteren van de parkeer- en vrachtwagenstrook op de Hollandse Kade, waardoor de auto's niet meer deels op de rijbaan worden geparkeerd.

De parkeerstrook is oorspronkelijk als langspaarkeerstrook bedoeld. Auto's parkeren op dit moment haaks (en schuin), waardoor ze deels op de rijbaan staan, juist op de suggestiestrook voor fietsers. Het aanpassen van de parkeerstrook zorgt voor een veiligere situatie.

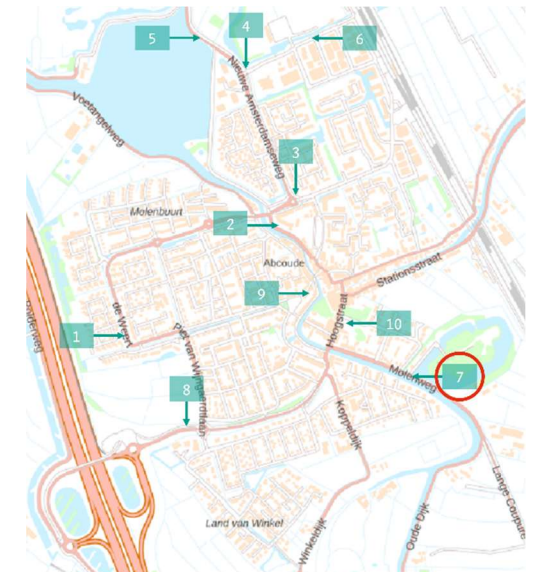
- Het optimaliseren van de verkeerssituatie wordt betrokken bij de plannen voor realisatie van de doorfietsroute tussen Amsterdam en Utrecht (Dom tot Damroute).



7. Verbeteren 30 km/h-uitstraling Molenweg

Het aanpassen van de diverse inrichtingselementen van de Molenweg die niet aansluiten bij een 30 km/h-inrichting.

- Verbeteren constructie 30 km/uur-zone: aanbrengen poortmarkering en drempel
- Herkenbaarder maken status erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km /uur door het verwijderen van de asmarkering.

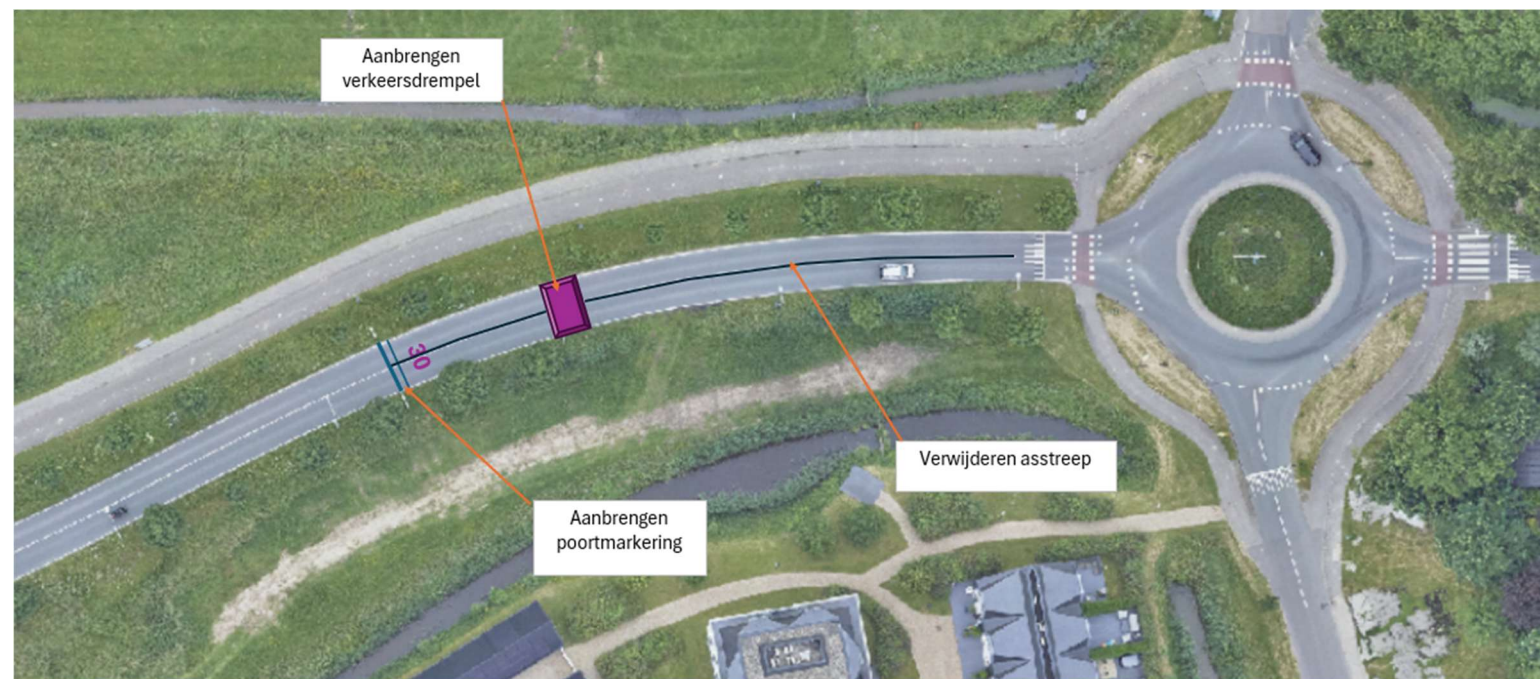


8. Aanpassen 30 km/h-zone Burg. des Tombeweg

Het opnemen van de rotonde van de rotonde Burgemeester Des Tombeweg/Piet van Wijngaertdlaan in de 30 km/h-zone.

Dit vergroot de verkeersveiligheid (voor fietsers) op deze rotonde. Hiervoor is het noodzakelijk dat sprake is van de overgang duidelijk wordt geaccentueerd. Dit kan door:

- aanbrengen poortmarkering en drempel
- verwijderen asstreep

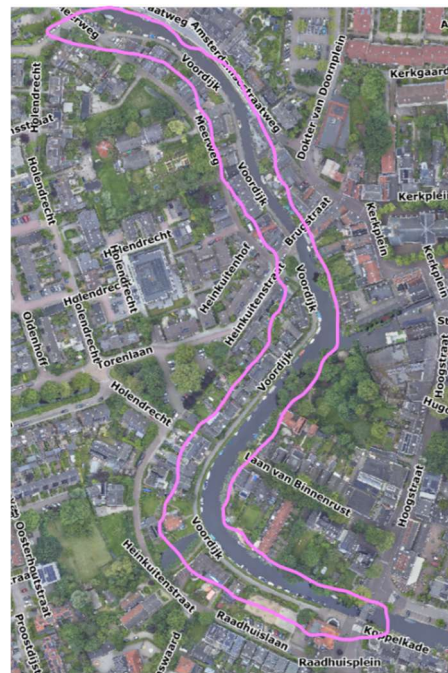


9. Voordijk

Het onderzoeken van de mogelijkheden om de Voordijk onaantrekkelijker te maken voor doorgaand fietsverkeer.

Een deel van de Voordijk is een onverplicht fietspad, waarvan zowel fietsers als voetgangers gebruik maken. Het gebruik door snelle (elektrische) (bak)fietsen past minder goed bij dit gemengde gebruik, mede door de beperkte breedte.

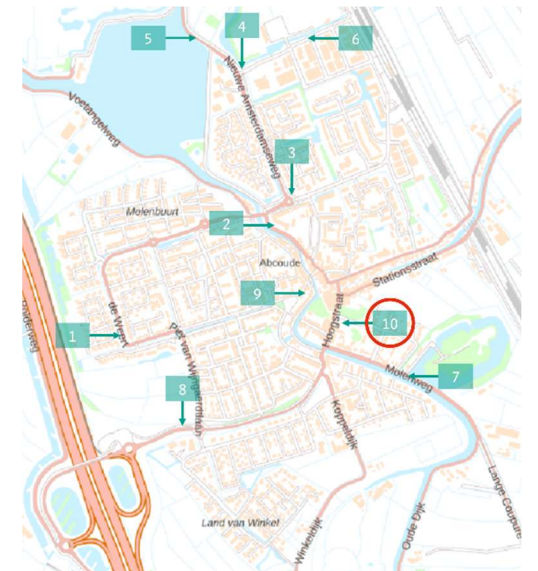
Het verbieden van fietsers is onwenselijk, omdat de Voordijk een veilige fietsroute voor onder andere schoolgaande kinderen biedt, ook als alternatief voor de drukke Hoogstraat. Om de veiligheid en het comfort van voetgangers te verbeteren, wordt maatregelen genomen gericht op het gedrag van de fietser. Gemengd gebruik is immers goed mogelijk, als gebruikers rekening met elkaar houden. Deze maatregelen bestaan uit het plaatsen van bebording en het aanbrengen van markeringen die fietsers erop wijzen rekening te houden met voetgangers en het karakter van de route.



10. Hoogstraat

Het verduidelijken van de voorrangssituatie ter hoogte van de Hoogstraat/'t Markvelt.

Om de verkeerssituatie op de Hoogstraat te verbeteren (o.a. ervoor zorgen dat het gemotoriseerd verkeer beter rekening houdt met het fietsverkeer) wordt een voorrangsregeling (met haaiantanden) op het kruispunt Hoogstraat/'t Markvelt ingesteld.



11. Rotonde Meerlandenweg/Janshof

Het nemen van maatregelen om de zichtbaarheid van de fietsaansluiting te verbeteren.

Het Janshof sluit door middel van een fietsdoorsteek aan op de rotonde in de Meerlandenweg. De zichtbaarheid van deze aansluiting op de rotonde kan worden verbeterd door:

- Aanbrengen straatnaambord
- Laaghouden van het groen rondom de fietsdoorsteek



12. **Palen en obstakels op fietsroutes**

Het verbeteren van de verkeersveiligheid door het verwijderen en beter zichtbaar maken van palen.

Om de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer te verbeteren (het voorkomen van eenzijdige ongevallen) worden in het kader van dit uitvoeringsplan palen op fietsroutes verwijderd en waar het niet mogelijk is worden ze veiliger gesitueerd.
Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan als gevolg van aanrijdingen tegen palen (enkelvoudige fietsongevallen).

Locaties die nu als eerste worden aangepakt zijn (grotendeels) aangeleverd door de Dorpsraad Abcoude.

Overzicht fietspaaltjes aangeleverd door Dorpsraad Abcoude

<i>Straat</i>	<i>Locatie/wegvak</i>
Meerlandenweg	Ter hoogte van rotonde
Janshof	Ter hoogte van nr. 33
Janshof	Ter hoogte van nr. 9
Janshof	Kruising van fietspad met Meerweg
Brugstraat	Aan de ZW-zijde van de brug
Van Voorthuisenhof / Piet van Wijngaertlaan	Beide uiteinden van het fietspad dat de Van Voorthuisenhof en de Piet van Wijngaertlaan verbindt
Piet van Wijnhaertlaan	Ter hoogt van nr. 60
Amsterdamsestraatweg	Bij het 'zandstrand'
Amsterdamsestraatweg	Ter hoogte van nr. 41
Kerkgaarde	Ter hoogte van nr. 14
Broekerpad / Kerkstraat	Aan de NW-zijde van de kruising, richting het fietspad
Jan Swinkelsbrug	Aan beide zijden van de brug
Brug. van Dedelstraat	Ter hoogte van nr. 26
Brug. van Dedelstraat	Ter hoogte van nr. 32

<i>Straat</i>	<i>Locatie/wegvak</i>
Brug. van Dedelstraat	Ter hoogte van nr. 42
Groene Wetering / Winkeldijk	Bij het einde van het fietspad
Starnheim / Zorgvrij	Op de brug, ter hoogte van nr. 19
Slagenland / Bergvliet	Op de brug, ter hoogte van de kruising
Achter de Kerken	Tegenover nr. 37
Achter de Kerken	Ter hoogte van nr. 79 (ri. Bijdorplaan)
Dokter van Doornplein	Ter hoogte van nr. 68
Dokter van Doornplein	Ter hoogte van nr. 74
Bijdorplaan	Bij de ingang van de Kloosterhof
Kuyerpapad	Ter hoogte van nr. 11

13. Gein Noord -en Zuid

De Provincie Utrecht voert vanuit haar regioregisseursrol onderzoek uit naar (de problematiek van) dijkwegen en vergelijkbare wegen. Dit onderzoek brengt potentiële kansen met zich mee, waaronder mogelijk passende gedragsmaatregelen en wellicht ook infrastructurele maatregelen.

De gemeente De Ronde Venen is aangehaakt bij dit onderzoek. Op het moment van het opstellen van dit uitvoeringsplan is nog niet duidelijk wat het onderzoek opgeleverd heeft. Mochten hier (gedrags)maatregelen uit naar voren komen die potentieel interessant kunnen zijn voor het Gein Noord -en Zuid, dan zal hier nader naar worden gekeken.

Verkeersregelinstallaties

Het verkeer op een drietal kruispunten in Abcoude (Nieuwe Amsterdamseweg/Hollandse Kade, Brugstraat/Kerkplein en fietsoversteek op Burg. des Tombeweg) in Abcoude wordt geregeld met verkeerslichten. Deze verkeerslichten zouden volgens (landelijke) richtlijnen niet nodig (hoeven te) zijn. Ze worden in principe alleen toegepast op kruispunten van drukke gebiedsontsluitingswegen (met tussen de 10.000 en 30.000 motorvoertuigen/etmaal) om een vlotte en veilige afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer te garanderen. Verkeerslichten zijn bedoeld om het passeren van kruispunten eenvoudiger en veiliger te maken voor verkeersdeelnemers. Op de betreffende kruispunten in Abcoude is het aanbod van verkeer relatief beperkt (ruimschoots onder het intensiteitscriterium vanuit de richtlijnen) en gaat het om kruisende wegen die gelegen zijn binnen een 30 km/uur-zone.

Verkeerslichten Brugstraat/Kerkplein

Op het kruispunt *Brugstraat/Kerkplein* is in september 2024 een proef uitgevoerd met de uitschakeling van de verkeerslichten om te toetsen of een veilige afwikkeling van het verkeer hier mogelijk zou zijn zonder verkeerslichten. Uit de proef kwam naar voren dat met name de verkeerssituatie op het kruispunt tijdens de piekmomenten qua aanbod van jonge verkeersdeelnemers in de basisschoolleeftijd (schoolspitsen) een aandachtspunt is en dan specifiek op de locaties waar het fietsverkeer moet oversteken. Voor kinderen die zich voor het eerst mengen tussen het gemotoriseerd verkeer was dit een behoorlijke inspanning o.a. het inschatten van de situaties (kijkgedrag). Verkeerslichten geven kinderen houvast en vormden een belangrijk hulpmiddel bij het oversteken waar ook ouders hun kinderen aan toe vertrouwen.

Buiten de schoolspitsen om is het beeld (dat werd bevestigd in reacties van gebruikers van het kruispunt) dat zonder aanpassingen van het kruispunt, een veilige afwikkeling van het verkeer mogelijk zou moeten zijn zonder verkeerslichten. Tijdens de proef was het vanwege de verouderde verkeersregelautomaat niet mogelijk om de verkeerslichten alleen tijdens de schoolspits aan te zetten.

In het kader van dit Uitvoeringsplan is nagegaan of de verkeerssituatie op het kruispunt kan worden verbeterd door (aanvullende) infrastructurele maatregelen of aanpassingen aan de (huidige) verkeersregelautomaat. Mogelijkheden die passen binnen het uitvoeringsplan worden momenteel niet gezien. Voor aanpassingen zal meegelift/aangehaakt (moeten) worden op de onderhoudswerkzaamheden die te zijner tijd aan de verkeersregelinstallatie worden uitgevoerd. Een planning hiervoor is nog niet beschikbaar.

Verkeerslichten Nieuwe Amsterdamseweg/Hollandse Kade

Op het moment (is nog niet gepland) dat grootschalige onderhoudswerkzaamheden moeten plaatsvinden aan de verkeersregelinstallatie zal verkeerskundig onderzoek worden uitgevoerd met welke aanpassingen de afwikkeling van het verkeer kan worden geoptimaliseerd, maar ook of het eventueel mogelijk is om het verkeer zonder verkeerslichten af te wikkelen.



Afbeelding: Weergave locaties van kruispunten die met verkeerslichten geregeld zijn

Fiets/voetgangersoversteek op Burg. des Tombeweg

Er is enkele jaren geleden een proef met deze verkeerslichten gehouden, waarbij de verkeerslichten voor de auto op "rood" stonden. Dit leidde tot gevaarlijke situaties, omdat automobilisten anticipeerden op het op "groen" springen van het verkeerslicht.

Vooralsnog is er geen (dringende) aanleiding, om vanuit dit uitvoeringsplan, de aanwezigheid van de verkeerslichten te heroverwegen. Voor eventuele aanpassingen zal meegelift worden (grootschalige) onderhoudswerkzaamheden.

Ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen de komende 3 jaar

Het aantal ruimtelijke ontwikkelingen en geplande reconstructies is de komende 3 jaar relatief beperkt.

Bon-locatie

Ten noordwesten van de rotonde Piet van Wijngaerdtlaan/Burg. Des Tombeweg is de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk gepland, met circa 295 woningen. Het is de bedoeling dat deze wijk ter hoogte van de carpoolplaats aansluit op het bestaande wegennet en aan de noordoostzijde op de Piet van Wijngaerdtlaan. Er is geen sprake van grootschalige infrastructurele aanpassingen op dit wegennet.

Dom-tot-Dam-route

De provincie Utrecht ontwikkelt in samenwerking met betrokken partijen, waaronder onze gemeente, de Dom-tot-Dam-route. Dit is een doorfietsroute tussen Utrecht en Amsterdam, via Abcoude. Deze route gaat via het Indijkpad en de Indijkweg naar het Gein en vervolgens via het Broekerp pad, de Spoorlaan en de Hollandse Kade. Dit brengt infrastructurele maatregelen met zich mee, die de komende maanden duidelijk worden. De eerder genoemde parkeerstrook op de Hollandse Kade en het parkeren op de Hollandse Kade in het verlengde van de Spoorlaan maken onderdeel uit van de maatregelen in het kader van deze route.