



Uitvoeringsplan verkeer Baambrugge

23 januari 2025



Gemeente
De Ronde Venen

Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	3
1.1 Introductie.....	3
1.2 Baambrugge.....	3
1.3 Wat staat er in Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030?	3
1.4 Wat is een uitvoeringsplan?.....	4
1.5 Hoe is het plan tot stand gekomen?.....	5
2 Analyse	7
2.1 Data-analyse.....	7
2.2 Beleidsanalyse, planning onderhoud beheerplan wegen en projecten	9
2.3 Welke uitvoeringsonderwerpen zijn benoemd in de zienswijzen?.....	9
2.4 Wat hebben de bewoners gezegd?.....	10
2.5 Conclusie uit analyse	11
3 Aandachtspunten en maatregelen	12
3.1 Categorisering.....	12
3.2 Maatregelen.....	12
3.3 Rijksstraatweg	13
3.4 Tunnel onder de A2 (verbinding Zuwe -Groenlandsekade)	15

1 Inleiding

1.1 Introductie

Voor u ligt het Uitvoeringsplan verkeer Baambrugge. Het opstellen van dit plan komt voort uit het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030. Het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan bevat de beleidsuitgangspunten op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid. Met het uitvoeringsplan per dorp zorgen we voor een vertaling van deze uitgangspunten naar concrete verkeerskundige maatregelen.

1.2 Baambrugge

Baambrugge is een klein, schilderachtig dorp in de gemeente De Ronde Venen, gelegen langs de rivier de Angstel. De Rijksstraatweg verbindt het dorp met de N201 (Haarlem-Hilversum) en met Abcoude.

Historisch gezien heeft Baambrugge zijn wortels in de 17e eeuw, toen het een belangrijke plek was voor de turfwinning en de veeteelt. Het dorp is ontstaan uit de behoefte aan woonruimte voor de arbeiders die in de nabijgelegen polders werkten. De combinatie van het rivierenlandschap en agrarische activiteit heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van een hechte gemeenschap.

Baambrugge heeft zijn landelijke karakter weten te behouden, met pittoreske straatjes, groene weilanden en historische gebouwen. Dit maakt het dorp niet alleen aantrekkelijk voor gezinnen en forenzen, maar ook voor natuurliefhebbers en rustzoekers.

1.3 Wat staat er in Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030?

De gemeenteraad heeft op 27 november 2023 het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan De Ronde Venen 2023-2030 vastgesteld. Het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030 heeft als uitgangspunt dat de gemeente De Ronde Venen in 2040 een leefbare, vitale en bereikbare gemeente is. Er zijn echter ontwikkelingen die deze ambitie in de weg staan: de behoefte aan mobiliteit neemt toe, mobiliteit moet duurzamer worden, er komen nieuwe vormen van vervoer en de verkeersveiligheid staat onder druk. Uit verschillende studies blijkt dat de groei van mobiliteit in de gemeente voor een groot deel wordt opgevangen door meer autogebruik, als alternatieven voor de auto niet voldoende voorradig, aantrekkelijk of gewenst zijn. Hierdoor neemt de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid verder af, wat de ontwikkeling van woningen en bedrijventerreinen in de weg kan staan. De gemeente heeft verder de opgave om landelijk en regionaal beleid voor duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid te implementeren.

Als we ook in 2040 een bereikbare, leefbare en verkeersveilige gemeente willen zijn, dan moet de zogenoemde mobiliteitstransitie ook in De Ronde Venen vorm krijgen: actieve en duurzame mobiliteit moet een grotere plaats in het mobiliteitssysteem krijgen, naast de automobilititeit. Er zijn dus maatregelen nodig om de noodzakelijke wijzigingen in het mobiliteitsgedrag van de bewoners en bezoekers te bewerkstelligen.

We kiezen daarom voor actief mobiliteitsbeleid dat bijdraagt aan onze ambitie. In dit actieve beleid staat actieve en duurzame mobiliteit (Stappen en Trappen) qua prioriteit voorop, gevolgd door het Openbaar Vervoer en op maat gemaakte mobiliteitsdiensten (MaaS). De privéauto krijgt hierbij de minste prioriteit. Het gaat hierbij niet om het belemmeren van autogebruik, maar om het verbeteren van de voorzieningen en infrastructuur voor alternatieven. Door het toepassen van dit principe, genaamd STOMP, geven we prioriteit aan kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers, zonder de auto(infrastructuur) als oplossing uit te sluiten.

1.4 Wat is een uitvoeringsplan?

Het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030 bevat de beleidsuitgangspunten op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid. Vanuit de inwoners, betrokken partijen, bestuur en politiek is er de wens om concrete knelpunten aan te pakken en op te lossen. Ook in het kader van de zienswijzeprocedure zijn concrete knelpunten benoemd. Er is in de reactie daarop aangegeven dat deze knelpunten worden meegenomen in de uitvoeringsplannen per dorp.

De uitvoeringsplannen per dorp hebben tot doel om concrete maatregelen voor de korte termijn (3 jaar) te geven, waarmee de verkeerssituatie van een dorp wordt verbeterd. Het is onmogelijk om alle aandachtspunten binnen een dorp aan te pakken. Daarvoor ontbreekt het budget en de capaciteit in verhouding tot de veelheid van meldingen. Het is daarom belangrijk om te bepalen welke aandachtspunten in het kader van de uitvoeringsplannen per dorp kunnen worden opgepakt en op welke wijze die selectie wordt gemaakt. Enerzijds moeten de aandachtspunten passen binnen het beleid vanuit het MVP en anderzijds moeten ze voor de gewenste snelheid meeliften op lopende projecten en/of initiatieven.

De uitvoeringsplannen per dorp zijn primair gericht op concrete resultaten in de buitenruimte. Naast deze uitvoeringsplannen zijn er in het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030 diverse beleidsuitgangspunten die de komende jaren worden uitgevoerd en leiden tot nieuw beleid en uitvoering. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het vaststellen van het hoofdfietsnetwerk, de uitvoering van het Strategisch OV-plan en het stimuleren van het elektrisch rijden.

Elk dorp heeft z'n eigen karakteristieken, wat betreft verkeer, maar ook wat betreft vertegenwoordiging van inwoners. De uitvoeringsplannen per dorp moeten geen doel op zich zijn, maar zich voegen naar deze karakteristieken. Er is daarom bij de aanpak gekeken naar lopende trajecten en overlegstructuren.

1.5 Hoe is het plan tot stand gekomen?

Het uitvoeringsplan is tot stand gekomen in een aantal stappen:

Stap 1: Data-analyse

De gemeente beschikt over diverse data die inzicht geven in de verkeersveiligheid en verkeersintensiteiten. De analyse van deze data vormt de basis voor de uitvoeringsplannen:

- Verkeersongevallen (vanuit Viastat): wat zijn concentraties van ongevallen, die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden?
- Verkeersveiligheidsmeter: de provincie Utrecht heeft deze tool ontwikkeld, waarmee een risicogestuurde analyse van de verkeersveiligheid kan worden gemaakt. Wat zijn de meest risicovolle wegen/straten op basis van veiligheidsrisico's?
- Meldingen: welke meldingen hebben bewoners in de periode vanaf 2021 gedaan? En is daarin een patroon te ontdekken?
- Verkeersintensiteiten: wat zijn relatief drukke wegen en zijn er knelpunten in de verhouding van de intensiteit tot de capaciteit?
- Fietsintensiteiten: wat zijn vanuit het (fiets)verkeersmodel drukke routes?

Stap 2: Beleidsanalyse, planning onderhoud beheerplan wegen en projecten

Het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030 bevat diverse beleidsuitgangspunten die van invloed zijn op de toekomstige verkeerssituatie per dorp. Onderdeel van het opstellen van de uitvoeringsplannen is om deze uitgangspunten per dorp na te lopen. Verder is het belangrijk om na te gaan welke wegen/straten de komende jaren op de planning voor onderhoud staan om daarop aan te kunnen sluiten voor verkeerskundige aanpassingen. Tenslotte is het belangrijk om na te gaan welke ruimtelijke projecten zijn gepland, omdat ze van invloed kunnen zijn op de toekomstige verkeerssituatie.

Stap 3: Welke onderwerpen zijn benoemd in de zienswijzen die betrekking hebben op Baambrugge?

Er heeft in het kader van het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan een zienswijzeprocedure plaatsgevonden. Bewoners hebben diverse zienswijzen ingediend. Enkele zienswijzen hebben betrekking op uitvoering. In de reactie op de zienswijzen is verwezen naar de uitvoeringsplannen. Welke zijn dit voor Baambrugge?

Stap 4: Betrekken inwoners

Inwoners hebben de mogelijkheid gekregen om hun aandachtspunten kenbaar te maken: digitaal/via website en inloopbijeenkomst per dorp/gebied. Welke aandachtspunten zijn dit voor Baambrugge?

Stap 5: Combineren van resultaten van stap 1 t/m 4

Welke aandachtspunten komen vanuit de analyse naar voren en welke prioriteit kan daarin worden aangebracht?

Stap 6: Het koppelen van maatregelen aan de aandachtspunten

Met welke maatregelen kan er verbetering worden aangebracht in de verkeerssituatie en welke kosten zijn daaraan verbonden?

2 Analyse

2.1 Data-analyse

1. Verkeersongevallen

Over de periode 2019 t/m 2023 hebben in Baambrugge geen (geregistreeerde) letselongevallen plaatsgevonden. Drie ongevallen met uitsluitend materiële schade vonden plaats op de Rijksweg. Hierbij waren alleen personenauto's (en 1 bestelauto) betrokken. Bij 1 ongeval was sprake van een kop-staartongeval en de overige 2 van flankongevallen.

2. Verkeersveiligheidsrisico's

De provincie heeft in het kader van een risicogerichte benadering van verkeersveiligheid (voor de gehele provincie) de verkeersveiligheidsmeter opgesteld. Wegvakken hebben op basis van een inventarisatie een risicoprofiel gekregen. Voor Baambrugge blijkt dat de Rijksweg over de gehele lengte aangemerkt is als een weg met een laag risicoprofiel. Overschrijding van de maximum snelheid is het voornaamste aandachtspunt. Andere aandachtspunten op basis van de verkeersveiligheidsmeter zijn de aanwezigheid van oudere (elektrische) fietsers en het feit dat de Rijksweg onderdeel uitmaakt van een fietsroute voor vrijetijdsverkeer.

De overige wegen in Baambrugge kennen allemaal een zeer laag risicoprofiel.

3. Meldingen van inwoners

Vanaf 2021 zijn meldingen gedaan die met name gingen over:

- Dorpstraat (snelheid en paaltjes);
- Rijksweg;
- Veiligheid voetgangers bij voetgangersburg Zuwe/Wethouder van Oostveenstraat;
- Schoolzone basisschool Ichthus.

4. Verkeersintensiteiten gemotoriseerd verkeer

De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer (verkeerstelling maart 2024) op de Rijksweg (wegvak Angstelhof-Doorloper) bedraagt op een werkdag circa 2.600 motorvoertuigen per etmaal. Het aandeel middelzwaar bedraagt circa 60 motorvoertuigen per etmaal (2,1%) en zwaar 77 motorvoertuigen (2,8%).

Op basis van het verkeersmodel (prognosejaar 2040) wordt ingeschat dat de groei van de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer beperkt is. Deze intensiteit voldoet voor de beoogde functie van gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Brugstraat

De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer (verkeerstelling september 2023) op de Brugstraat bedraagt circa 1.400 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag. Deze straat heeft de functie van erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en de intensiteit is hiermee in overeenstemming.

Zuwe

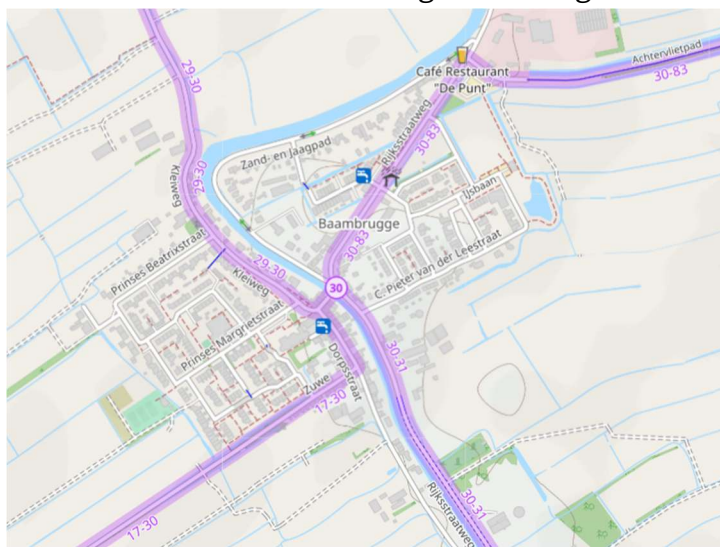
Van de Zuwe wordt op een werkdag door circa 470 motorvoertuigen per etmaal gebruik gemaakt (verkeerstelling 2023). Het drukste moment is de avondspits, als tussen 16 en 18 uur (2 uur) als circa 90 motorvoertuigen hier passeren. Met ruim 55 voertuigen is de richting Baambrugge iets drukker dan in omgekeerde richting. Ter hoogte van de A2 bevindt zich een tunnel waar een hoogtebeperking geldt van 2,3 meter. De tunnel is hierdoor niet toegankelijk voor zwaar -en middelzwaar gemotoriseerd verkeer. en het aandeel van deze categorie weggebruikers op de Zuwe is minimaal. Ook de inrichting van de Zuwe draagt hieraan bij.

De Zuwe heeft tussen de tunnel en Baambrugge (lengte van circa 1,1 kilometer) een smal profiel met uitwijkplaatsen (tussenliggende afstand circa 80 meter). Tussen de uitwijkplaatsen bedraagt de verhardingsbreedte circa 3 meter en ter hoogte van de uitwijkplaatsen tussen 4,30 en 4,50 meter. Op het breedste deel hebben de uitwijkplaatsen een lengte van circa 5 meter.

5. Verkeersintensiteiten fiets

Het volgende komt naar voren:

- De fietsintensiteit op de Rijksweg bedraagt circa 570 fietsers per etmaal (telling 2024);
- De Rijksweg, Zuwe en Kleiweg maken onderdeel uit van het (recreatieve) fietsrouten netwerk. Deze wegen worden gebruikt door forenzen, scholieren en recreanten.



Afbeelding: Weergave overzicht fietsroutes door Baambrugge

2.2 Beleidsanalyse, planning onderhoud beheerplan wegen en projecten

Het STOMP-principe is ook uitgangspunt voor Baambrugge: hoe geven we prioriteit aan meer actieve vormen van mobiliteit (wandelen, fietsen) ten opzichte van passieve vormen (auto)?

De voorzieningen voor de inwoners van Baambrugge liggen voor het overgrote deel in Abcoude, binnen loop- en fietsafstand. Het optimaliseren van de voorzieningen voor voetgangers en fietsers richting Abcoude levert een belangrijke bijdrage aan het stimuleren van actieve vormen van mobiliteit.

Het openbaar vervoer in Baambrugge bestaat uit de buslijn 120 deze buslijn rijdt tussen Utrecht centraal en Bijlmer Arena. De bushaltes in Baambrugge liggen op de route langs de Rijksstraatweg. Voor alle bewoners van Baambrugge zijn de bushaltes makkelijk te bereiken.

Onderhoudsplanung

De volgende projecten staan gepland om vanuit het beheer op te pakken:

- Rijksstraatweg;
- Verkeerslichten op de Zuwe ter hoogte van de tunnel onder de A2.

De reconstructie en herinrichting van de Rijksstraatweg is gepland voor 2025. De Rijksstraatweg heeft een belangrijke functie binnen de wegenstructuur van het dorp. Vanuit bewoners is er al jaren de wens om de Rijksstraatweg verkeersveiliger in te richten. Deze reconstructie biedt mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Voor wat betreft de verkeerslichten op de Zuwe is het zo dat de verkeerslichtenregeling verouderd is en hiermee aan vervanging toe is. Er is in de tunnel sprake van een enkele rijbaan met aan weerszijden fietsstroken. Op de scheiding bevinden zich trottoirbanden. De verkeerslichten zorgen voor een om-en-om-regeling in de tunnel voor gemotoriseerd verkeer. Er is in 2025 een proef gepland met het openstellen van de tunnel voor tweerichtingsverkeer. De verkeerslichten worden uitgeschakeld en de betonbanden worden verwijderd. Mocht de proef succesvol zijn, dan wordt deze situatie gehandhaafd.

2.3 Welke uitvoeringsonderwerpen zijn benoemd in de zienswijzen?

De volgende zienswijzen zijn in het kader van het MVP ingediend, die specifiek betrekking hebben op Baambrugge:

- Het principe van een fietsstraat meenemen, omdat het de veiligheid kan verbeteren. Situering van fietsstraten: bijvoorbeeld Gein-Noord in Abcoude en De Zuwe in Baambrugge;
- Motie 'Maak van 30 km/uur geen doel op zich' kan niet op steun rekenen. De kernen Abcoude en Baambrugge zijn al 30 km/u. Handhaving is moeilijk, maar elkaar aanspreken op gedrag is mogelijk. Voor de overige zes dorpen gunt de indiener in de bebouwde kom een 30 km/u-zone.

2.4 Wat hebben de bewoners gezegd?

Naast de data & beleidsanalyse heeft ook een participatietraject plaatsgevonden met bewoners. Daarin konden inwoners samen met het plaatselijke dorps- of wijkcomité, via een online platform en tijdens een inloopavond knelpunten, wensen en suggesties aangeven met betrekking tot de verkeerssituatie in Baambrugge.

Voor deze kern zijn in totaal 5 opmerkingen online en 49 opmerkingen tijdens de inloopavond verzameld.

Gedurende de inloopavond in het dorps huis waren er ongeveer 20 deelnemers aanwezig.

Uit de participatie komen de volgende thema's en onderwerpen als knelpunten en wensen naar voren:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Snelheid van weggebruikers in het kern of op de Rijksstraatweg. Er wordt regelmatig te snel over de Rijksstraatweg gereden en soms ook op de Prinses Margrietstraat bij de school. |
| <ul style="list-style-type: none">• Op de Rijksstraatweg zijn er onoverzichtelijke locaties en de voorrangregeling op bepaalde punten zoals bij de Angstelhof en de Brugstraat zijn onduidelijk en leiden daardoor tot gevaarlijke situaties. |
| <ul style="list-style-type: none">• Ook door fietsers wordt de Rijksstraatweg als een onveilige fietsroute ervaren en wordt er gewezen op betere wegmarkeringen voor fietspaden. |
| <ul style="list-style-type: none">• Veiligheid en toegankelijkheid voor voetgangers, o.a. door ontbreken voetgangersvoorzieningen zoals een trottoir en oversteekplaats langs de Rijksstraatweg en gebruik van voetgangersdoorsteek richting de Zuwe door fietsers. |
| <ul style="list-style-type: none">• Buiten het dorp ervaren bewoners dat de wegen smal zijn, dat vrachtwagentrailers in- en uitladen langs de weg, defecte verkeerslichten bij de Viersprong en dat de berm van de Zuwe niet gemaaid is. |

Andere onderwerpen die aan bod kwamen is het te hard rijden in bepaalde straten, de locaties van laadpalen voor elektrische voertuigen, verplaatsingen van landbouwverkeer door het dorp en de buslijn 120.

Ook worden in de opmerkingen maatregelen voorgesteld voornamelijk om de knelpunten op en rondom de Rijksstraatweg te verbeteren:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Snelheid: plaatsen van plantenbakken, attentieborden voor overige weggebruikers, (handmatig te bedienen) verkeerslichten, het plaatsen van chicanes, handhaving met snelheidscamera's en het instellen van een gehele 15-km zone. |
| <ul style="list-style-type: none">• Verduidelijken: aanbrengen van wegmarkeringen, aanleggen van een fietsstraat/'auto te gast'-straat, voorrangsborden. |
| <ul style="list-style-type: none">• Het aanleggen van een rondweg om Baambrugge. |

2.5 Conclusie uit analyse

De Rijksstraatweg vervult zowel een belangrijke rol in de ontsluiting (voor het gemotoriseerd - en fietsverkeer) van Baambrugge als voor de voorzieningen die aan weerszijden gelegen zijn. Dit is ook reden dat als onderdeel van de reconstructie in 2025 specifiek aandacht besteed is aan maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De overige straten binnen de bebouwde kom van Baambrugge hebben een erftoegangsfunctie (met een maximumsnelheid van 30 km/uur) met relatief lage intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer. Op basis van de data vanuit de participatie is de gereden snelheid op een aantal straten een aandachtspunt, in het bijzonder in de schoolomgeving op de Prinses Margrietstraat.

Baambrugge vormt een schakel in diverse (recreatieve) fietsroutes, waarbij met name de route over de Zuwe gezien kan worden als aandachtspunt. Deze weg heeft een smal profiel (circa 3 meter op de gedeelten tussen de uitwijkplaatsen) waardoor auto's en fietsers elkaar bijna alleen kunnen passeren ter hoogte van de uitwijkplaatsen.

Van de Dorpsstraat wordt ook gebruik gemaakt door landbouwvoertuigen die voornamelijk een herkomst en bestemming hebben in de directe nabijheid van de Dorpsstraat. Uit de participatie komt dat dit als onprettig wordt ervaren. Ook worden er geregeld palen omver gereden. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het voor deze situatie van belang dat weggebruikers rekening met elkaar houden. Een "oplossing" in het kader van dit uitvoeringsplan ligt niet voor de hand, omdat alternatieve routes niet beschikbaar en ook niet (eenvoudig) te realiseren zijn.

3 Aandachtspunten en maatregelen

3.1 Categorisering

Binnen de gehele bebouwde kom van Baambrugge geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur met uitzondering van enkele straten die zijn aangeduid als woonerf. Alleen de Rijksweg heeft hierbij de functie van gebiedsontsluitingsweg en de overige straten die van erftoegangsweg. Deze indeling sluit aan op die van buiten de bebouwde kom. Op onderstaande afbeelding is de wegcategorisering van Baambrugge weergegeven.

Wegcategorisering Baambrugge



Afbeelding: Weergave wegcategorisering

3.2 Maatregelen

De hiervoor beschreven analyses kunnen vertaald worden in concrete maatregelen.

Dit heeft geresulteerd in maatregelen op de volgende locaties die de volgende paragrafen nader worden toegelicht:

- Herinrichting Rijksweg;
- Herinrichting tunnel onder de A2 (verbinding Zuwe -Groenlandsekade);
- Zuwe (buiten de bebouwde kom);
- Schoolomgeving Prinses Margrietstraat.

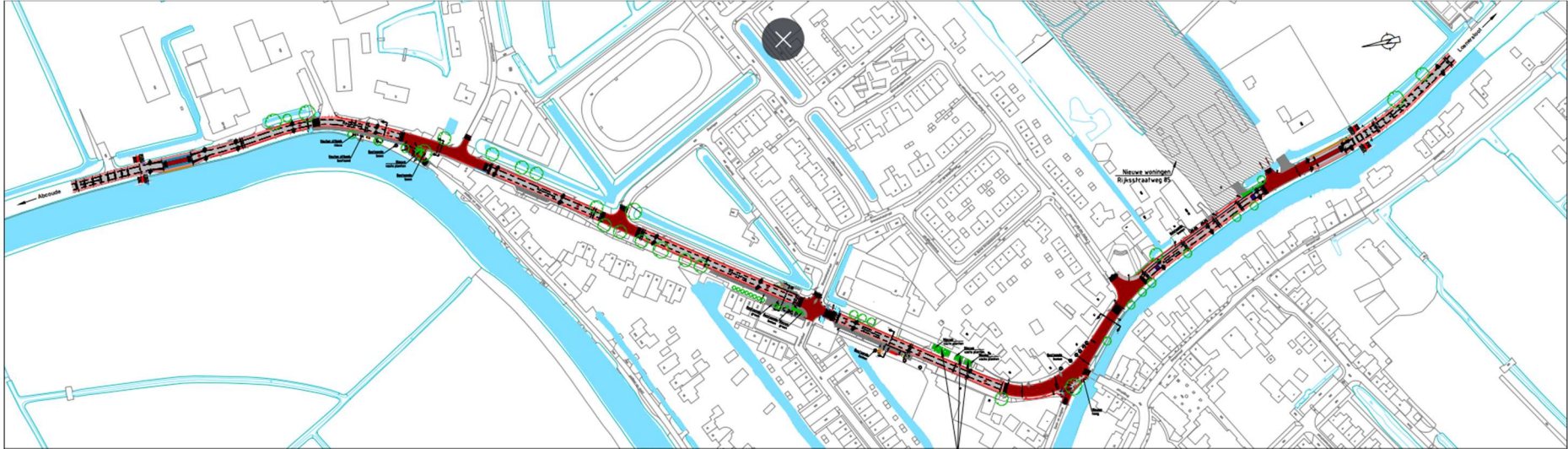
3.3 Rijksstraatweg

De inrichting van de Rijksstraatweg kenmerkt zich door een rijbaan met een breedte van circa 6 meter uitgevoerd in een asfaltverharding die voorzien is van fietsstroken, plateaus op de kruispunten (in een afwijkende kleur verharding) en versmallingen (door middel van zwart-witte paaltjes). Daarnaast zijn aan weerszijden deels trottoirs aanwezig. Naast aansluitingen van zijwegen zijn er verder de gehele lengte erfaansluitingen van woningen en bedrijven aanwezig.

Herinrichtingsontwerp

Om de inrichting optimaal aan te laten sluiten bij de functies van de weg en de aanwezige risico's (conform de risicogestuurde aanpak) beter te beheersen is er voor de Rijksstraatweg een ontwerp gerealiseerd dat o.a. voorziet in:

- aanbrengen van rode fietsstroken op de wegvakken tussen de komgrens (noordzijde) en het Zand- en Jaagpad en tussen de C.P. van der Leestraat en de komgrens (zuidzijde)
- kruispunten te voorzien van een tilrood-asfaltverharding (in een duidelijk afwijkende kleur ten opzichte van de asfaltverharding op de wegvakken). De gelijkwaardigheid van het kruispunt wordt gehandhaafd. Hiermee is het mogelijk om op een effectieve wijze de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te beheersen.
- in het ontwerp is rekening gehouden met de aanwezigheid van landbouwverkeer en wordt een bijdrage geleverd aan het versterken van de verbinding tussen het oude – en het nieuwe deel van Baambrugge;
- aanbrengen van tilrood asfalt op het wegvak tussen het Zand- en Jaagpad en de C.P. van der Leestraat: hiermee wordt verblijfskarakter van dit deel van de Rijksstraatweg versterkt en wordt meer aangesloten op het historische centrum van Baambrugge. Voor het gemotoriseerd verkeer wordt hiermee een effectieve snelheidsremming gerealiseerd.
- op het zuidelijk deel van de Rijksstraatweg (vlak voor de komgrens) wordt met het ontwerp geanticipeerd om een nieuwe woningbouwontwikkeling die ontsluiting heeft op de Rijksstraatweg. Deze sluit gelijkwaardig aan op een plateau (vanaf de komgrens) dat uitgevoerd wordt in tilrood asfalt. Zowel de herkenbaarheid van de poortconstructie (komgrens) als de zijstraat worden hiermee versterkt.



Afbeelding: Weergave herinrichting Rijksweg

3.4 Tunnel onder de A2 (verbinding Zuwe -Groenlandsekade)

Op basis van de analyse en de participatie komt de tunnel in de Zuwe onder de A2 naar voren als aandachtspunt.

In de tunnel zijn aan weerszijden van de rijbaan fietsstroken in de tunnel aanwezig (met een breedte van circa 1,60 meter). Deze stroken worden van de rijbaan gescheiden door middel van een betonband. De totale breedte tussen de (schuinoplopende) wanden bedraagt circa 6,75 meter. De minimale hoogte ter hoogte van de wanden bedraagt 2,40 meter die oploopt naar circa 2,55 meter in het midden van de tunnel.

De inrichting van de Zuwe, in combinatie met de hoogtebeperking in de tunnel maakt dat voornamelijk verkeer uit Baambrugge gebruik maakt van deze route.

In de tunnel is op zich voldoende breedte beschikbaar voor gemotoriseerd verkeer in beide richtingen gelijktijdig met het fietsverkeer te laten afwikkelen. Hiervoor zijn enkele aanpassingen benodigd als o.a. verwijderen betonbanden en duidelijk(er) aangeven van de hoogtebeperking. De verkeerslichten kunnen hiermee ook worden uitgezet. Door de inrichting van de Zuwe en de hoogtebeperking in de tunnel ligt een toename van verkeer op de Zuwe niet verwacht.

In 2025 wordt een proef uitgevoerd, die moet uitwijzen of de tunnel definitief opengesteld kan worden voor gemotoriseerd verkeer in 2 richtingen en de verkeerslichten verwijderd kunnen worden.

3.5 Zuwe (tunnel A2 en komgrens)

De Zuwe heeft tussen de tunnel en Baambrugge (lengte van circa 1,1 kilometer) een smal profiel met uitwijkplaatsen (tussenliggende afstand circa 80 meter). Tussen de uitwijkplaatsen bedraagt de verhardingsbreedte circa 3 meter en ter hoogte van de uitwijkplaatsen tussen 4,30 en 4,50 meter. Op het breedste deel hebben de uitwijkplaatsen een lengte van circa 5 meter.

Op de Zuwe is de verlichting minimaal en zijn met name de uitwijkplaatsen (helemaal in het donker) niet goed zichtbaar, waardoor het voor weggebruikers soms lastig inschatten is waar men elkaar kan passeren.

Het is wenselijk dat de uitwijkplaatsen een uniforme uitstraling krijgen. Dit kan door o.a. het aanbrenge van bebording en palen, alsmede waar nodig de verharding aan te passen.



Afbeelding: Weergave kruispunt Mijdrechtse Zuwe/Ringdijk Tweede Bedijking

3.6 Schoolomgeving Prinses Margrietstraat

Vanuit de participatie komt naar voren dat de schoolomgeving op de Prinses Margrietstraat soms als onveilig wordt ervaren. Alleen vanaf de zijde van de Kleiweg is op de rijbaan “schoolzone” ingestraat.

De schoolzone kan herkenbaarder worden ingericht door het aanbrengen van opvallend gekleurde palen en door vanuit alle aanrijdrichtingen de schoolzone op de rijbaan aan te duiden. Voor een weggebruiker is het dan onmiskenbaar dat men zich binnen de schoolomgeving bevindt.



Afbeelding: Weergave Pr. Margrietstraat: aanduiding schoolzone

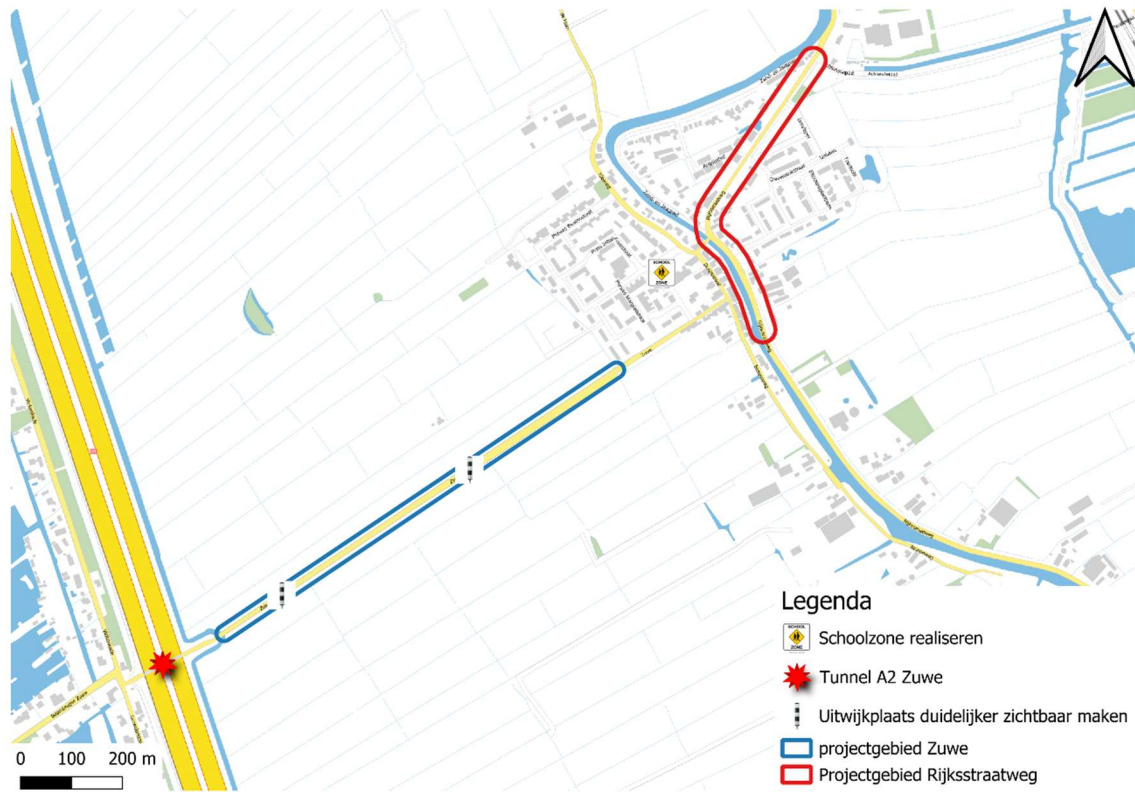
4. totaaloverzicht maatregelen

Locatie	Maatregel	Type maatregel	Indicatie van kosten ¹	Meeliften onderhoud	Uitgevoerd?	Planning Indicatief ²
Rijksstraatweg	Herinrichting	diverse		ja	nee	Q1 + Q2 2025
Tunnel in de Zuwe (onder A2)	Onderzoek openstelling voor tweerichtingsverkeer	Onderzoek in combinatie met kleine aanpassingen		ja	ja	Q1 + Q2 2025
Zuwe	Uitwijkplaatsen duidelijker zichtbaar maken	infra	€ 15.000	nee	nee	2027
Prinses Margrietstraat ter hoogte van de basisschool	Inrichten schoolzone: bebording + markering	Infra	€ 20.000	Nee	nee	2026

¹ De genoemde kosten zijn indicatief en kunnen gezien worden als een globale inschatting van de projectkosten en zijn slechts bedoeld om inzicht te krijgen in de haalbaarheid van de maatregelen

² De genoemde planning is indicatief en kan variëren afhankelijk van specifieke projectomstandigheden, zoals beschikbaarheid van middelen en de mogelijkheid om mee te liften op andere geplande werkzaamheden.

Maatregelen Baambrugge



Afbeelding: Weergave overzicht maatregelen