

Drukke dagen langs de Kromme Mijdrecht

analyse en mogelijke oplossingen



In De Hoef en omstreken wordt al jaren gevraagd om een veiliger situatie op de wegen langs de Kromme Mijdrecht. Al vanaf het Wijkplan 2006 worden de te snel rijdende motorfietsen en racefietsen genoemd. De aantallen van beide nemen al jaren toe. 5 april 2020 was ongetwijfeld de drukste dag ooit. Ruim 1100 motorfietsen alleen al op de Oostzijde. Plus een flinke hoeveelheid cabriolets, racefietsers, gewone fietsers, elektrische fietsers, skeeleraars, rolschaatsers, hoverboarders en ook gewone wandelaars. Ze vormen vaak een lange optocht. Daartussen nog een enkele rollator, wat scootmobielen, en handbikes met invaliden. Een kluwen van zich transporterende mensen op een smal weggetje. Dat vraagt om problemen. De traumahelikopter maakte recent dan ook helaas zijn debuut, op 19 april is een oudere dame zwaargewond afgevoerd van de Oostzijde. Ze reed op een elektrische fiets, ze kwam vanuit Kamerik.

Naar aanleiding van deze gebeurtenissen hebben 61 buurtbewoners een enquête georganiseerd. Deze enquête onder alle inwoners, dat is 354 brievenbussen, is beantwoord door 203 huishoudens (dat is de stand op 13 mei, daarna zijn geen formulieren meer binnengekomen). Van die inwoners zegt 86% dat het te druk en te gevaarlijk is, 84% zegt ook dat er te snel gereden wordt. Als alleen de bewoners langs het water worden meegeteld (131 huishoudens) dan worden de percentages 89% en 85%, nog hoger dus. Negen op de tien aanwonenden vinden het te druk en te gevaarlijk. Dat is nogal wat!

De relatie met de corona-situatie.

Nu mensen er maar mondjesmaat op uit mogen, al maandenlang thuis werken of zelfs niet meer werken, is de behoefte een frisse neus te halen natuurlijk groter dan anders. Maar het probleem speelt al jaren en werd behalve in het Wijkplan 2006 ook in de Dorpsvisie 2016 vermeld.

Echter, in dit coronatijdperk komt het nog nadrukkelijker naar voren. Voldoende afstand houden (de 1,5 meter) is niet overal mogelijk. Op een weg van 3 tot 3,5 meter breed met een motorfiets of een racefiets in het midden is 1,5 meter afstand onmogelijk. Circa 12 km van de wegen is zo smal! De periode van de 1,5 meter samenleving is nog lang niet voorbij. Dat gaat nog maanden, wellicht jaren, duren. Dat is iets om rekening mee te houden bij het nemen van tijdelijke of definitieve maatregelen.

Daar komt bij dat de komende zomervakantie meer dan anders in Nederland zal worden doorgebracht, vaak ook thuis. Ook dat zal extra drukte opleveren, van alle soorten verkeersdeelnemers, met extra risico de komende zomer.

Op 14 mei was er dit bericht in het nieuws (bron:NOS):

Tussen 16 maart en 26 april kwamen 62 mensen om in het verkeer. In dezelfde periode de afgelopen drie jaar waren het er gemiddeld 65. Het totaal aantal ongevallen schommelt in deze periode al jaren rond de 11.500. Nu waren dat er maar 6245.

"Het is een heel bijzondere situatie waar we nu in het verkeer mee te maken hebben", zegt VIA-onderzoeker Erik Donkers in het NOS Radio 1 Journaal. "We zijn ons echt anders gaan gedragen. We zijn meer gaan fietsen, vooral ouderen doen dat. Bovendien zijn de straten leger, wat voor sommige automobilisten aanleiding is om harder te gaan rijden."

Bij de leeftijdsgroep 70-80 jaar was een grote stijging in het aantal doden te zien. De kans dat zij bij een ongeluk kwamen te overlijden, steeg met 70 procent. De slachtoffers waren veelal mensen die omkwamen op een elektrische fiets.

Ook veertigers, die meer gingen fietsen en motorrijden, en kinderen onder de tien verongelukten vaker. De laatste stijging is waarschijnlijk te verklaren doordat de kinderen niet meer naar school gingen en vaker buiten speelden.

Einde citaat NOS-bericht. Het is heel herkenbaar. Meer fietsen, veel meer oudere fietsers, meer kinderen op straat, meer motorrijders. Meer risico voor diverse groepen weggebruikers. De hele mix is hier aanwezig, in veel grotere getale dan ooit eerder het geval was.

Over welke wegen gaat het?

Het betreft 2 wegen, beide deels noord en deels zuid van de Oude Spoorbaan.

- De Ruigekade/Westzijde/Kade, van Vrouwenakkerse brug tot de Sluitkade/fietsbrug;
- De Kromme Mijdrecht/Oostzijde/Amstelkade, van Amstelhoek tot Woerdense Verlaat.

In totaal is dat:

- 19,5 kilometer weg;
- Waarvan op 16,1 kilometer 60 kilometer per uur maximaal is toegestaan;
- En op 3,4 kilometer 30 kilometer per uur maximaal;
- 5,5 kilometer ligt in Nieuwkoop, 14 kilometer ligt in De Ronde Venen;
- 4,8 kilometer is smaller dan 3 meter, daar kan een motor of fiets niet langs een auto;
- 7,2 kilometer is tussen 3 en 3,5 meter breed, daar kunnen auto's elkaar niet passeren;
- 7,5 kilometer is tussen 3 en 4 meter breed. Soms kunnen auto's daar langs elkaar.

Waarom vindt men het gevaarlijk?

Het (smalle) asfalt is zowel voetpad als fietspad als rijbaan. Naast het asfalt lopen is slechts op weinig plaatsen mogelijk, naast het asfalt fietsen is helemaal onmogelijk (slechte berm, obstakels). Alle verkeer, van rollators tot Ducati-motoren, moet de vaak maar 3 meter brede strook asfalt delen. Dat wordt als gevaarlijk ervaren, door alle verkeersdeelnemers. Bij de vele opmerkingen van de inwoners op de enquêteformulieren is dat terug te lezen. In de berm vluchten of helemaal niet meer gaan wandelen zijn vaak genoemde 'ontsnappingsen'. Ook de snelle weggebruikers vinden de mix gevaarlijk. Motorrijders vertelden op 19 april (de dag van de traumaheli) spontaan "het lijkt wel een fietspad, zo druk met fietsers".

Twee categorieën weggebruikers springen eruit op de formulieren (en in de gesprekken erover):

- Motorrijders. Die zijn groot, zwart, ingepakt en er is geen oogcontact mogelijk: vrij intimiderend. Sommigen rijden erg hard, tot tegen de 100 km/u op de 30 km-weg. De meesten rijden wel beschaafd, hoewel altijd wel sneller dan 30 km/u. Volgens de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) rijden motorbestuurders maar 1200 tot 4300 km per jaar en ontberen ze daardoor de nodige routine. Van alle ernstige en dodelijke ongelukken met motoren is 40% eenzijdig: er is geen ander verkeer bij betrokken. Motorrijden is 30 keer zo gevaarlijk als autorijden. Een groot deel van de motorrijders heeft geen motor: ze huren. Kortom, ze zijn onervaren en gevaarlijk, ook voor zichzelf. Bron: SWOV-website. (N.B. Een punt dat we niet hebben aangeroerd in de enquête maar dat wel degelijk speelt is de enorme herrie die motoren kennelijk moeten maken om hun berijder tevreden te stellen. Horen en zien vergaat je soms op een drukke dag. Dat lawaai wordt in de enquête vaak genoemd bij de Opmerkingen.)
- Racefietsers. Die zijn erg vaak in groepen tot 10 man (5 bij 2), soms aanzienlijk meer. Nu, corona, groepjes van 2 of 3. Met wat meer vrijheid zullen dat gauw weer groepjes van 10 zijn. Ze gaan minder hard dan motoren, maar een groep haalt gemakkelijk 40 km/u, en dat is toch wel snel tussen de voetgangers. Tweede eigenschap is dat ze vaak brutaal en onvoorzichtig zijn. Ze roepen en ze schelden de andere weggebruikers van de weg. Ze spugen. Ze halen auto's die wel 30 km rijden links en rechts in. Je hoort ze niet, totdat ze roepen. Kortom, ze zijn roekelozener dan de motoren. Veel inwoners vinden de racefietsers net zo erg of erger dan de motoren.

Beide zijn gevaarlijk, dat blijkt uit de antwoorden op de enquête, maar beide op een andere manier. Het gevolg van een aanrijding met een fietser, wandelaar of overstekend kind zal wel flink verschillen. Een racefietser inclusief fiets weegt misschien 100 kg en rijdt (na 15 km/u afremmen) misschien 25 km/u.

Een motor weegt 300 tot 400 kg, soms 2 mensen erop, 500 kg gemiddeld. Die gaat na wat afremmen nog 35 km/u. Het verschil in impact (kinetische energie, $\frac{1}{2} mV^2$) is een factor 8. De motor zal 8 keer zoveel schade en letsel veroorzaken als de fietser. Dat kan of zal het verschil tussen leven en dood zijn. Motoren hebben ook nog meer gevaarlijke uitsteeksels dan fietsen.

Dan de aantallen van beide.

Een 'normale' voorjaarsdag is goed voor ruim 500 motoren op de Oostzijde. 5 april 2020 was met meer dan 1100 motoren een absolute piek. Die 1100 zijn vastgesteld door in de middag een half uur te tellen, dat te vermenigvuldigen om het aantal van 10-17 uur te berekenen (maal 14, dus). Daarna door 2 gedeeld om aan de conservatieve kant te zitten. Resultaat was 1120 motoren tussen 10 en 17 uur.

Vóór 10 en na 17 uur zijn er ook nog een paar honderd. Het zullen er dus vermoedelijk ruim meer dan 1100 geweest zijn. In de drukke uren gemiddeld elke 20 seconden een motorfiets. Vaak een lange rij van tien of meer, op 3 seconden achter elkaar.

Racefietsers worden soms ook geteld. Dan is ruim 100 in een half uur heel gewoon. In de 7 drukke uren (10-17uur) levert dat ongeveer 1400 fietsers op, alleen op de Oostzijde.

Dan zijn er nog auto's. Daar is weinig peil op te trekken. Het kan zijn dat er een rally langskomt, dan zijn er zomaar honderd of meer extra auto's. Dit voorjaar valt vooral het grote aantal cabrioletten op. Iets met corona, mensen die er even uit moeten.

Auto's hebben een 'nadeel' ten opzichte van motoren: ze kunnen zich niet zomaar ergens tussendoor wringen. Racefietsers doen dat in extreme mate. Maar motoren kunnen er ook wat van. Motorrijders mengen zich erg gemakkelijk met overige verkeersdeelnemers. Dat maakt dat er verschil is met bijvoorbeeld auto's. Op de smalle weg moeten auto's al snel wachten of fors inhouden om elkaar, fietsers of motoren te kunnen passeren of om wandelaars in te halen of te passeren. Motorrijders hebben hier veel minder last van en daardoor ontstaat er een veel groter snelheidsverschil tussen de langzame deelnemers (wandelaars, toerfietsers, al dan niet elektrisch) en de motoren.

Auto's zijn eigenlijk nauwelijks het probleem. Ze zorgen eerder voor lagere dan voor hogere snelheden van de rest, gewoon omdat ze in de weg zitten. Af en toe passen ze ergens niet tussendoor, zoals met het ongeval op 19 april.

Welke dagen is het een probleem?

Dat is vrijwel altijd in het weekend. Soms zijn maandagen ook erg druk (Pasen, Pinksteren, dit jaar ook Koningsdag). Het moet ook redelijk lekker weer zijn, in ieder geval geen regen. Hoe lekkerder het weer, hoe meer mensen op de weg.,

De drukte begint altijd op de eerste mooie weekenddag in het voorjaar. Half maart, soms eerder. En het gaat tegenwoordig door tot half november, een periode van acht maanden.

Dit jaar (2020) was het erg druk op zondag 22 maart (meer dan 500 motoren), zondag 5 april (meer dan 1100), zondag 19 april, maandag 27 april (Koningsdag), zaterdag 9 mei (en weer minder op Moederdag, zondag 10 mei). Ook zondag 17 mei was erg druk.

Op 28 en 29 april was er alleen toegang voor bestemmingsverkeer, en met Pasen, 12 en 13 april, was iedereen net opgeroepen door het kabinet om thuis te blijven. Anders was van die 4 dagen er zeker eentje ook druk geweest, gezien het weer.

Dat levert 6 of 7 te drukke dagen op in twee maanden, van half maart tot half mei. Over de acht maanden tot half november zou dat vier keer zoveel opleveren, 24 dagen. Meestal zakt de drukte wat af in de maanden juli en augustus. Dan heeft iedereen zijn eerste tochtjes weer gereden en is het ook zomervakantie.

Dus in een normaal jaar zijn 15 tot 20 dagen teveel drukte en gevaar een goede schatting. Bij ongeveer de helft van die 15 tot 20 dagen zal de drukte zelfs extreem zijn.

Of de zomerpauze in drukte zich ook zal voordoen in 2020 valt nog te bezien, met corona-vakanties in eigen land.

Is er verschil tussen de diverse wegen?

Daar lijkt wel zo, de drukte is zeker het grootste op de Oostzijde. Dat is verklaarbaar: er zijn tussen Oude Spoorbaan en Hoofdweg veel meer wandelaars dan op de andere wegen, en deze route is makkelijk bereikbaar voor motoren en fietsen. Logisch, met Mijdrecht en De Hoef zelf zo dichtbij. Dat zijn rondwandelingen van 1 tot 2 uur, goed te doen voor velen.

De Westzijde/Kade is met de Oostzijde onderdeel van een rondje over beide bruggen (De Hoef en Fietsbrug), en trekt daarmee ook veel wandelaars. Het deel Westzijde/Ruigekade zal het minst bewandeld worden.

De westkant (Ruigekade, Westzijde, Kade) is rustiger met motoren en racefietsers dan de Oostkant (Kromme Mijdrecht/Oostzijde/Amstelkade). Oost is 3 tot 4 keer drukker. Dat vindt zijn oorzaak in de smallere weg op de Westzijde, 3 meter of minder, en vooral in het feit dat die route niet doorgaand is en er aan begin en eind een omweg nodig is om verder te komen.

In de gebieden met dichte bebouwing speelt een extra probleem: als het lekker weer is en het water niet te koud dan wordt er veel gezwommen in de Kromme Mijdrecht. Dat is met name het geval in de kern van De Hoef: de Merelslag heeft bijna 80 huizen. Op sommige dagen zwemmen er tientallen kinderen in de Kromme Mijdrecht. Die steken allemaal meerdere malen de Oostzijde over. Ook langs de Kromme Mijdrecht en andere delen van de Oostzijde is dit het geval. Spelende kinderen die de weg oversteken, opgaand in hun spel. Langsracende motoren en fietsen. Geen goede combinatie. Eenzelfde situatie bestaat bij de Groene Hart Camping aan de Oostzijde. Kampeerders, veelal kinderen, steken de weg over naar het water, om te zwemmen, vissen, kano te varen, enzovoorts.

Door het verschil in drukte en ook in soort drukte zal het wenselijk zijn verschillende maatregelen te treffen voor verschillende wegen: het probleem is niet overal hetzelfde.

Enige Randvoorwaarden.

Inwoners gunnen het iedereen om te kunnen genieten van onze mooie omgeving. Dat moet mogelijk blijven, maar niet ten koste van hun eigen veiligheid, die van hun kinderen en huisdieren,.

Door enkele respondenten werd vermeld dat plaatselijke bedrijven ontzien zouden moeten worden bij eventuele maatregelen. Specifiek gaat dat over De Strooppot. Daar stoppen veel fietsers en zeker ook motoren. Een ander bedrijf, de zand- en grindhandel De Rooij is op zaterdag open, maar fietsers en motoren met karretjes erachter om zand te halen worden eigenlijk nooit gesignaleerd, voor dit bedrijf zullen maatregelen geen probleem geven.

Aan de Ruigekade is de Amstelhoeve, vooral gericht op verblijfsrecreatie. De eigenaar heeft laten weten voorstander van een afsluiting voor motoren te zijn. Het zijn niet hun klanten en ze hebben er wel last van. Er zal een balans gevonden moeten worden tussen de belangen van de bedrijven en de wensen van de inwoners en die van de genietters van elders.

Bij dat genieten door motoren en racefietsers 'van elders' kunnen overigens wel wat vraagtekens gezet worden. Een flink deel ervan (zowel van motoren als van racefietsers) gaat zo snel dat er geen sprake van genieten van de omgeving kan zijn. Als je op 3 a 4 meter asfalt met bochten 60 tot 80km/u rijdt op je motor dan heb je al je aandacht bij de weg nodig. Hetzelfde geldt voor een groep van 4 tot 10 racefietsers die met ruim 40 km/u die op centimeters achter elkaar rijden. Die zien niets anders dan het achterwiel van hun voorganger.

Wielrenners rijden vaak op tijd: hetzelfde rondje als vorige keer, alleen net even sneller. Daarom negeren ze ook het verkeerslicht, wachten is slecht voor de toptijd. De route en het uitzicht kennen ze al, daarvoor komen ze niet meer.

Als je (stilstaande) motorrijders vraagt wat ze nou zo aantrekt aan de Kromme Mijdrecht zeggen ze: "de bochten!". Remmen, lekker hard de bocht door, optrekken en weer remmen bij de volgende bocht. Dat kan niet op de A2, die is recht en de snelheid constant. Dat is saai. De Kromme Mijdrecht-route is een soort openbaar circuit. Deze mannen (meestal) rijden op zo'n mooie zondag tot wel 300 km afstand, 4 tot 6 uur rijden. De vraag is gerechtvaardigd of de 7 km Oostzijde daar onderdeel van moet zijn.

Kortom, er zijn zeker vele genietters van elders. Maar er zijn er ook veel die niet voor de omgeving zelf en het mooie landschap komen, maar voor een lekkere bocht en een nieuwe recordtijd. De vraag is of daar elk weekend rekening mee gehouden moet worden.

Dan de Recreatievisie van de gemeente voor het buitengebied. Daarin worden de diverse mogelijkheden voor recreatie in dit buitengebied aangegeven (fietsen, wandelen, kamperen, horeca). Recreatie op het water zou daar eigenlijk ook bij horen. Zwemmen, kanoën, vissen.

Als bedreiging voor deze ontwikkelingen wordt onder meer verkeersdrukke genoemd.

Het lijkt erop dat dat hier in De Hoef al het geval is: er wordt minder gewandeld en gefietst dan mogelijk is (inwoners blijven thuis, zie de enquête-opmerkingen) door de verkeersdrukke.



De wegen langs het water zijn al onderdeel van diverse landelijke, provinciale en regionale fiets- en wandelroutes; er zijn meerdere route-knooppunten voor zowel wandelaars als voor fietsers. Als de Recreatievisie werkelijk wordt nagestreefd dan is nu al terugdringen van de verkeersdruk noodzakelijk. Anders zal de recreatie hier afnemen in plaats van verder ontwikkeld worden.

Mogelijke oplossingen

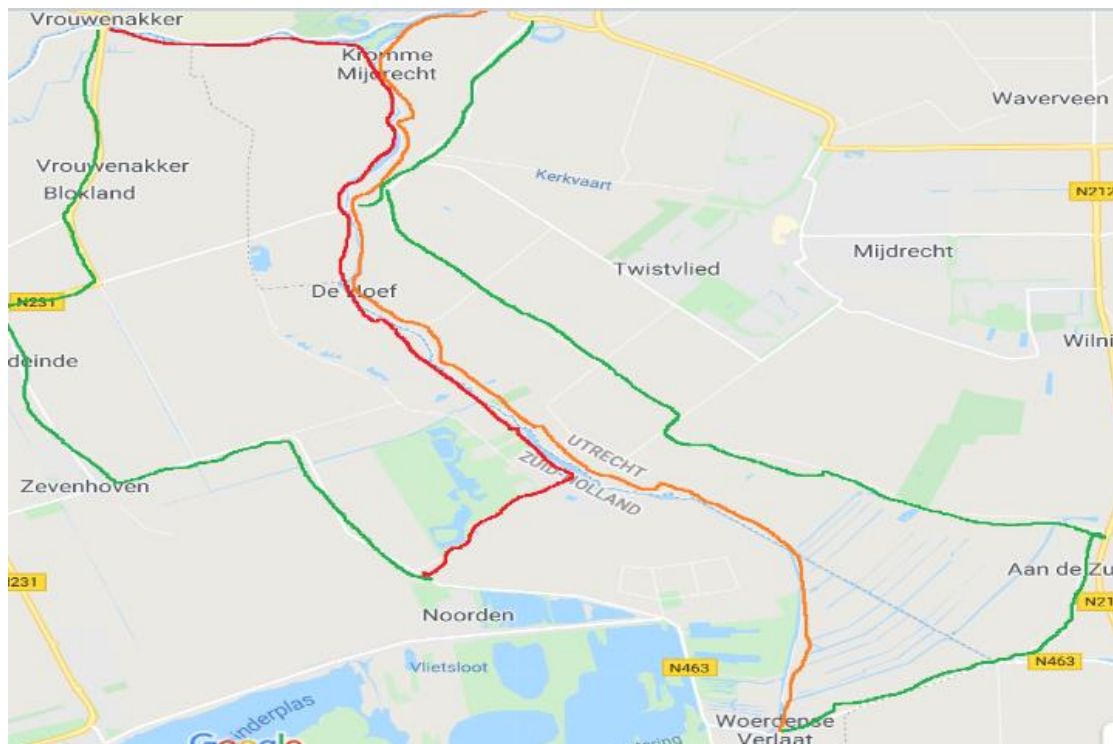
Twee opmerkingen vooraf:

- Handhaving.
Er wordt regelmatig gesuggereerd dat er geen maatregelen genomen kunnen worden omdat er niet gehandhaafd zou kunnen worden. Er zijn natuurlijk in Nederland en in De Ronde Venen duizenden verkeersborden en –maatregelen die het zonder handhaving moeten stellen. Gelukkig nemen verkeersdeelnemers die regels en borden meestal wel serieus. Handhaving is in heel veel gevallen niet nodig. Eerst maatregelen nemen, en daarna eens kijken of handhaving nodig is. Niet andersom redeneren dus.
- Doorgaande wegen.
Er is eerder gesuggereerd dat genoemde wegen langs het water noodzakelijk zijn als deel van het wegennet, voor de afwikkeling van alle verkeer. Naast de Kromme Mijdrecht loopt echter de Ringdijk van Amstelhoek naar De Hoef, een rechte weg voor het doorgaande verkeer. En naast de Oostzijde loopt de Westerlandweg. Kaarsrecht, van de Ringdijk naar Molenland. Vervolg op de Bovendijk. Meer dan genoeg betere alternatieve wegen.
En dan de Westzijde. Daar kom je niet per ongeluk, maar alleen als je hem expres opzoekt. Niets doorgaands aan. De afsluitingen tijdens De Hoef Sportief, al 8 jaar op 1^e zondag juli, laten ook steeds zien dat afsluiten van de Oostzijde en zelfs van de Westerlandweg, geen enkel probleem vormt. Hetzelfde blijkt bij de Ronde Venen Marathon en de Zilveren Turfloop.

Op de kaart hieronder is in rood aangegeven de route Ruigekade/Westzijde/Kade. Het is in één oogopslag duidelijk dat de Westzijde echt een omweg oplevert als je van Vrouwenakker naar Nieuwkoop wil rijden.

In oranje de Kromme Mijdrecht/Oostzijde/ Amstelkade.

In groen de rechtere doorgaande wegen, zonder wandelaars, veelal zonder fietsers. Zeker geen kinderwagens. Prima geschikt voor auto's en motoren.



Dan naar de mogelijke maatregelen.

1 Afsluiten voor motoren

Voor motorfietsen zijn maatregelen mogelijk die voor racefietsers niet kunnen. Er zijn tegenwoordig in Nederland o.m. rivierdijken verboden voor motoren, in het seizoen en dan in het weekend. Een voorbeeld is de Lekdijk in Lopik, 1 maart tot 1 november, vrijdag 1800u tot maandag 0700u. Tot bij de Raad van State bevochten door Lopik, en gewonnen. Afsluiten mag. Hieronder het bord van de voor-aankondiging op de Lekdijk: daar kunnen de motoren nog kiezen voor een andere route. De Lekdijk is breder dan de wegen in De Hoef, en bovendien ingericht met optische versmalling. Ook liggen er veel minder huizen aan. En toch verboden voor motoren. Soortgelijke ontwikkelingen zijn actueel in de Krimpenerwaard, op de IJsselmeerdijk van Hoorn naar Enkhuizen en op vele andere plaatsen. Dichterbij: de Meije in Nieuwkoop en de Ronde Hoep in Ouder Amstel. Wethouder Spelt van Lopik heeft hun aanpak keurig gedocumenteerd en beschikbaar gesteld. Die aanpak kan zo gebruikt worden in De Hoef.



Zoiets zou ook op een deel van de wegen hier kunnen. Wel de Westzijde afsluiten voor motoren (geen Strooppot of andere bedrijven), en maar deels op de Oostzijde (vanaf de Merelslag tot de Hoofdweg, bijvoorbeeld). Allerlei varianten zijn mogelijk met beperkte nadelen voor de horeca. Eigenlijk zou het dynamisch moeten, alleen op die 15 tot 20 dagen per jaar waarop het te druk dreigt te worden.

Tegen racefietsers zal het niets doen. En alleen racefietsen (of ploegen) de toegang ontzeggen is misschien lastig, hoewel het op de De Ronde Hoep (Ouder-Amstel) wel wordt gedaan. Waard om te onderzoeken: ploegen van meer dan 4 wielrenners verbieden of ontmoedigen.

2 Grindbak en vee-roosters

Meerdere inwoners suggereerden om op een aantal plekken (begin, eind) van de wegen een grindbak over de hele breedte aan te leggen. Daar houden wielrenners niet van. Motoren ook niet. Vermoedelijk een wat te drastische maatregel, net als de ook genoemde vee-roosters.

3 Verlagen 60 kilometer

Ook is er door inwoners vaak de suggestie gedaan om de snelheid op de 60-km-delen te verlagen. Inderdaad lijkt 60 km op de Westzijde en Ruigekade wel erg veel, dat is op grote delen helemaal niet mogelijk. Ook de Kromme Mijdrecht valt in die categorie. Die is vanaf De Hoef tot Amstelhoek helemaal 60 km/u. Vreemd, zeker bij de bochten en in Amstelhoek (Mennonietenbuurt). Van de totale 19,5 km weg is 15 km lang een 60km/u deel. Daar ligt een kans.

4 Drempels

Drempels is een onderwerp dat verschillende emoties losmaakt. Er is de perceptie dat drempels zullen leiden tot veel extra afremmen en weer optrekken, met extra lawaai en uitlaatgassen als resultaat. Toch kon dat wel eens meevallen. De oever van de Amstel, van Nes aan de Amstel tot Amstelveen, is een prima voorbeeld. De versmallingen die er vroeger lagen zijn weggehaald (die leidden wel tot stoppen en optrekken). In Nes, in de 30km-zone, zijn ze er nog wel. Dat is een correct ingerichte 30km-zone waar de politie ook handhaaft. Er liggen in de 60km-zone nu alleen drempels. In totaal 26 stuks over een afstand van 4,6 km. Ze liggen op zodanige afstanden van elkaar dat je bij de ene drempel de volgende alweer ziet. Dat ontmoedigt optrekken. De afstanden zijn 50 meter tot 200 meter. Ook is rekening gehouden met de bochten. Drempels vooral op de rechtere stukken. Harder dan 50 km/u rijden is erg onprettig. In Nes zelf, 30 km limiet, zijn de drempels steiler en is 40 km/u rijden echt al vervelend. Geen sprake van remmen en optrekken; constante 50 km/u is het prettigste, en 30 in Nes.

Het argument dat vrachtwagens zoveel last van drempels hebben is minder relevant nu de Rooij (zand/grind) vooral in Mijdrecht gevestigd is. Er rijden slechts incidenteel vrachtwagens.

Op de weg naar Amstelhoek (Kromme Mijdrecht en Mennonietenbuurt) zijn nu al 5 drempels. Soms wordt gezegd dat drempels op de dijk niet zouden mogen van het Waterschap. Het feit dat er in Amstelveen/Nes 26 liggen, op dezelfde dijk langs dezelfde rivier in hetzelfde Waterschap, lijkt het tegendeel te bewijzen. Drempels, maar dan wel goed doordacht en in voldoende aantallen, zullen in ieder geval de snelheid omlaag brengen.

5 Alleen bestemmingsverkeer toelaten

Alleen bestemmingsverkeer, eventueel alleen voorsommige categorieën weggebruikers. Bij een dergelijke oplossing kan iedereen erin die erin moet, ook bezoekers van de horeca. Het werkte goed in het weekend van 28 en 29 maart. Vermoedelijk zal het effect wel 'slijten' en zal het steeds meer genegeerd worden. Dat kan reden zijn om het slechts af en toe (20 dagen) te doen.

Ook kan het natuurlijk slechts op een deel van de weg gedaan worden, gecombineerd met omleidingen. Voordeel is dat het ook een deel van de racefietsers zal kunnen weghouden. Maar ook gewone fietsers kunnen er door afgeschrikt worden.

6 Eenrichtingsverkeer

Een klein stukje is genoeg, bijvoorbeeld van de Schattekerkerweg tot aan de Merelslag. Verkeer naar de Strooppot in de ene richting (naar verkeerslicht) heeft geen last, uit de andere richting moet dat verkeer even omrijden als ze naar Woerdense Verlaat willen. Sommige bewoners zullen ook (de ene kant op) moeten omrijden. Het zal het verkeer met motoren aanzienlijk terugbrengen op een deel van de Oostzijde.

Het kan tevens het voordeel hebben dat groot vrachtverkeer (opleggers!) niet meer over de Oostzijde komen maar de Westerlandweg en Schattekerkerweg nemen.

7 Weginrichting

De weg is nu op geen enkele manier 'ingericht'. Het is twee en een halve meter tot vier meter asfalt, met soms een vage streep langs de waterkant (30km-Oostzijde, 60km Oostzijde, 60km Kromme Mijdrecht, Westzijde), soms 2 stippelstrepen (60km-Oostzijde), soms niets.

Er is in ieder geval nergens sprake van optische versmalling, van de suggestie dat fietsen erg welkom zijn, van het idee dat het eigenlijk een voetpad/fietspad is waar gemotoriseerd verkeer te gast is.

Dit soort oplossingen is er steeds meer in Nederland. Kampen, Bunnik, Zwolle en andere plaatsen gebruiken dit bord:



De weg bestaat dan uit een brede rode strook asfalt en een smalle zwarte (klinker)strook aan de zijkanten. Erg duidelijk is dan, in combinatie met het bord, wat de bedoeling is. Het is een fietspad waar auto's en motoren te gast zijn. Deze oplossing zal zeker de snelheden reduceren. Of de drukte er ook minder van wordt is onzeker. Iedereen mag er immers in. Combinatie met andere maatregelen kan natuurlijk altijd.

8 Dynamische maatregelen

Gezien het feit dat het om zo'n 15 tot maximaal 20 dagen per jaar gaat kan overwogen worden om alleen op die dagen maatregelen te nemen. Een uitdaging is wel dat het weer een belangrijke rol speelt bij de drukte. Mooie wekeinddagen. Niet lang van te voren te voorspellen, maar men kan ze wel op ongeveer een week van te voren zien aankomen. Dat zou voldoende tijd moeten

zijn om ad hoc maatregelen te nemen (hek, bestemmingsverkeer). Het kost wel inspanning, zoals het weer vooraf bekijken, hekken brengen, op de weg zetten, wegzetten, weer ophalen. Misschien is er iets te verzinnen dat minder inspanning kost, met elektronische borden wellicht.

Conclusies

Het wordt zo langzamerhand te gevaarlijk op de wegen langs de Kromme Mijdrecht; dat was in 2006 al duidelijk, maar door de toename van allerlei verkeer is het vrijwel onhoudbaar geworden. Op 15 tot 20 dagen per jaar zijn de risico's te groot, zelfs onacceptabel volgens de inwoners.

De situatie is zeker niet uniek voor De Hoef. De Lekdijk in Lopik is sinds 2017 afgesloten voor motoren. De duinwegen in Bergen (NH) haalden recent de krant (Parool) waarin de motorenoverlast door de burgemeester aan de kaak werd gesteld. Enzovoorts. Motoren en in mindere mate racefietsers worden op veel plaatsen als erg hinderlijk ervaren.

Het tellen van het verkeer (dat gebeurt momenteel, mei 2020) en het meten van de snelheden (al twee keer gemeten de laatste jaren, ruim 70% rijdt te snel) zijn slechts onderdelen van het vaststellen van het probleem. Voetgangers worden niet geteld, spelende kinderen evenmin. Skeelers stappen over de teldraden heen, kinderwagens worden niet geteld. Twee racefietsers naast elkaar tellen vermoedelijk slechts als één.

De gehouden enquête geeft het gevoel van de bewoners weer: 86% vindt het te druk en te gevaarlijk. Dat is, wat er ook uit tellingen en metingen komt, iets om erg serieus rekening mee te houden. Slechts 13% van de inwoners vindt het niet te druk. Langs de waterkant is dat 11%.

In de (toekomstige) corona-periode, met afstand houden en meer recreanten op de weg, wordt het nog meer nodig dan anders om de situatie veiliger te maken.

Maatregelen tegen motorfietsen zijn sinds 2017 goed mogelijk. Dat heeft Lopik bewezen.

Maatregelen tegen racefietsers zijn lastiger, maar deze categorie is ook minder gevaarlijk. De wegen onaantrekkelijker maken of alleen bestemmingsverkeer toelaten kan helpen. Er moet wel iets gebeuren, want vele inwoners zeggen erg veel last van racefietsers te hebben.

Fietspaden met auto's en motoren te gast zijn ook een mogelijkheid. Risico is dat racefietsers zich die stukken weg geheel toe-eigenen. Het zal dan ook van de details van de inrichting afhangen.

Bij een betere inrichting van de wegen dan de huidige (n.l. geen inrichting) wordt ook handhaving beter mogelijk. Bestemmingsverkeer kan af en toe gehandhaafd worden, motor-verbod ook.

Er dient voor gewaakt te worden dat iets doen op een deel van een weg niet een extra probleem op een ander stuk weg veroorzaakt. Dit geldt alleen voor de wegen langs het water; de echte doorgaande wegen hebben meer dan genoeg capaciteit, zeker in de weekeinden.

De Recreatievisie Buitengebied van de gemeente kan zeker beter tot ontwikkeling komen als de verkeersdrukte enigszins wordt beperkt. Het moet mogelijk zijn ook de lokale horeca te laten profiteren van een verbeterde verkeerssituatie. Win-Win-Win!

Een goed doordachte mix van de juiste maatregelen per deel van de weg zal tot een veiliger situatie leiden, waarin zowel recreanten van elders als ook inwoners van de gemeente en van De Hoef zelf kunnen blijven genieten van al het fraais dat dit stukje Groene Hart te bieden heeft.

Mei 2020, Stichting Dorpscomité De Hoef, namens 61 initiatiefnemers en 86% van de inwoners.

Contact graag via e-mail info@dehoefinfo.nl

Bijlage:

De wegen waar we het over hebben in detail:

1. Ruigekade vanaf Vrouwenakkerse brug tot grens De Ronde Venen.
Nieuwkoop, ZH.
Lengte 750 meter.
Breedte 280 a 290 cm
Geen (als in "geen"!) snelheidsbeperking.
2. Ruigekade en Westzijde tot Oude Spoorbaan
De Ronde Venen.
Lengte 3500 meter
Breedte ca 300 cm, hier en daar 330 cm
Snelheid 60 km, behalve de eerste 100 meter bij de Oude Spoorbaan, dat is 30 km
3. Westzijde zuid van de Oude Spoorbaan, tot nr 50, Stroomzicht
De Ronde Venen.
Lengte 950 meter.
Breedte 280 a 300 cm.
Snelheid 30 km tot aan de gemeentegrens met Nieuwkoop.
4. Kade, van Westzijde 50 tot Sluikade
Nieuwkoop, ZH.
Lengte 3100 meter
Breedte 280 tot 300 cm
Snelheid 60 km
5. Mennonietenbuurt en Kromme Mijdrecht
De Ronde Venen (Amstelhoek en De Hoef)
Lengte 2400 meter
Breedte 300 tot 400 cm
Snelheid 60 km vanaf De Hoef! Gek genoeg staat er 30 km bij rotonde Amstelhoek.
Enige stuk met drempels 4 of 5.
6. Oostzijde nrs 1-10, zuid van Pondscoekersluis
De Ronde Venen
Lengte 680 meter
Breedte 350 tot 400 cm
Snelheid 60 km
7. Oostzijde nrs 11-13
De Ronde Venen
Lengte 170 meter
Breedte 350 tot 400 cm
Snelheid 30 km
8. Oostzijde nrs 14-116
De Ronde Venen
Lengte 2300 meter
Breedte sterk wisselend, 260 tot 400 cm
Snelheid 30 km

9. Oostzijde 116 tot de Hoofdweg

De Ronde Venen

Lengte 1400 meter

Breedte 260 tot 350 cm

Snelheid 60 km

10. Oostzijde en Amstelkade (Wilnis) tot aan provinciegrens

De Ronde Venen

Lengte 2500 meter

Breedte 320 tot 380 cm

Snelheid 60 km

11. Amstelkade Woerdense Verlaat

Nieuwkoop, ZH

Lengte 1800 meter

Breedte 230 tot 380 cm

Snelheid 60 km

In totaal:

- 19,5 km weg
- Waarvan 16,1 km 60 km maximaal
- En 3,4 km 30 maximaal
- 5,5 km Nieuwkoop, 14 km De Ronde Venen

12.

Bijlage: resultaten Enquête per 13 mei:

	Te druk	Te druk	Te druk	Te Snel	Te Snel	Te Snel		
	JA	NEE	geen antw.	JA	NEE	geen antw.	Ingeleverd	1
Oostzijde	54	10	0	52	7	5	64	
Westzijde	27	3	0	27	1	2	30	
Kade Zevenhoven	6	1	0	5	2	0	7	
Kromme Mijdrecht	27	1	0	25	3	0	28	
Vinkenslag	15	0	0	15	0	0	15	
Schatttekerkerweg	2	0	0	2	0	0	2	
Merelslag	34	9	1	34	10	0	44	
Amstelkade Wilnis	2	0	0	2	0	0	2	
Hoefwegen en Meerendonk	8	3	0	8	3	0	11	
	Te druk	Te druk	Te druk	Te Snel	Te Snel	Te Snel		
	JA	NEE	geen antw.	JA	NEE	geen antw.	Ingeleverd	
Totalen	175	27	1	170	26	7	203	
percentage	86,2%	13,3%	0,5%	83,7%	12,8%	3,4%	100,0%	
	Te druk	Te druk	Te druk	Te Snel	Te Snel	Te Snel		
	JA	NEE	geen antw.	JA	NEE	geen antw.	Ingeleverd	
score alleen waterwegen	116	15	0	111	13	7	131	
	88,5%	11,5%	0,0%	84,7%	9,9%	5,3%	100,0%	

Bijlage: snelheidsmetingen met matrixbord.

Er is twee keer door de gemeente gemeten met een matrixbord, eenmaal ter hoogte van Oostzijde 76, de andere keer bij Oostzijde 22. Eenmaal gedurende twee weken begin mei 2015, eenmaal 5 weken in oktober/november/december 2016. Meetgegevens wellicht nog beschikbaar bij de betreffende afdeling op het gemeentehuis.

De resultaten van beide metingen ontlopen elkaar niet veel.

Bij de ene meting reed 72% sneller dan toegestaan, bij de andere was dat zelfs 79%.

Hoogste snelheid boven de 90 km/u bij de ene meting, 88 km/u bij de andere. Op een 30 km-weg.....

Een tabelletje uit de ene meeting: 71,55% te snel, max 88 km/u

Evaluatie periode		zaterdag 29 oktober 2016,9:00 - zondag 4 december 2016,16:00			
Snelheidslimiet	30 km/h	Waarden	Voertuig	Vd[km/h]	Vmax[km/h]
Snelheidsovertredingen	71,55 %	78046	11765	36	88

En een grafiekje van de andere meting, het totale percentage boven de 30km/u is dan 79 %.....

