

VUURLIJN Oost

De Vuurlijn in Uithoorn-de Kwakel is rond 1900 ontstaan bij de aanleg van de 'Stelling van Amsterdam' en maakt deel uit van het cultuurhistorisch erfgoed op wereldniveau dat in 1996 op de Lijst van het Werelderfgoed van de UNESCO is geplaatst. Een uitgebreide uiteenzetting is uitgewerkt in de vastgestelde Gebiedsvisie van het gebied tussen de Vuurlijn en de Boterdijk. Daarin is ook de beoogde toekomst van de Vuurlijn Oost uitgewerkt.

Tot 2-3 jaar terug was de Vuurlijn Oost een 'buiten-bebouwde-kom-weg'. De voetganger mag aan de zijkant lopen, liefst aan de linkerkant, en moet goed moet uitkijken. De intensiteit van het langzaam verkeer is al jaren voor de realisering van de woonwijk sterk toegenomen, met name recreatief. Uit de wijde omgeving wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid langs dit natuurgebied te fietsen, wandelen en te trimmen/hardlopen. Hij maakt deel uit van officiële toeristische wandelroutes.

De veiligheid van het langzaam verkeer in combinatie met doorgaand autoverkeer is jarenlang besproken. Bij realisering van de woonwijk Krayenhoff, waar ca 1.000 mensen komen wonen, is de Vuurlijn bewust omgezet in een '30 km/h zone binnen de bebouwde kom'. De intensiteit van langzaam verkeer zal immers sterk toenemen.

Een dergelijke 30 km/h zone is in het geval van de Vuurlijn (erftoegangsweg binnen de bebouwde kom) formeel een 'verblijfsruimte'. Daar mag iedereen verblijven, alle soorten verkeer worden gemengd. Auto's en fietsen moeten zich aanpassen aan wandelaars met een maximum snelheid van 30 km/h. Op deze wijze is de Vuurlijn geïntegreerd in de woonwijk zoals aangegeven in onder andere het bestemmingsplan en het masterplan.

Na (gedeeltelijke) realisering van de wijk Krayenhoff blijkt het toegenomen langzaam verkeer nog meer gevaar te lopen door het veel te hard rijdende (doorgaand) autoverkeer. Twee oorzaken van deze hoge snelheid zijn het achterwege blijven van verkeersremmende voorzieningen en het ontbreken van bochten in de Vuurlijn langs de woonwijk. De intensiteit van het langzaam verkeer is, zoals verwacht, sterk toegenomen. Op dit moment is de auto-intensiteit in vergelijking tot de situatie voor de aanleg van het fietspad Noorddammerweg en omlegging N201 sterk verlaagd. Helaas is de snelheid mede daardoor verhoogd.

Al in 2009 is vastgesteld dat bij realisatie van de woonwijk voor de Kwakel een alternatieve ontsluitingsroute voor de Kwakel moest worden gezocht (zie verder onder andere het vastgesteld bestemmingsplan Krayenhoff 2009, toelichting pag 18, UVVP 2009 en Masterplan Krayenhoff). Het eindrapport van VSP de Kwakel (getiteld "Veiligheid Voor Alles") geeft aan dat de Vuurlijn 'primair voor langzaam verkeer' wordt bedoeld en sluit daarmee aan bij deze visie.

Om deze redenen is eerder een initiatief voorgesteld om na gereedkomen van een goede alternatieve route de Vuurlijn Oost niet meer voor doorgaand autoverkeer open te houden. Na realisering van het vrijliggend fietspad langs de Noorddammerweg en de omlegging van de N201 was dit alternatief beschikbaar en leek een knip bespreekbaar. Dit voorstel is afgewezen waarna op aangeven van de wethouder in samenspraak met de Kwakel wordt onderzocht welke maatregelen er mogelijk zijn met behoud van de mogelijkheid van doorgaand autoverkeer. Voor u ligt het onderzoek en voorstel van bewoners van Park Krayenhoff.

Er is bij dit onderzoek een aantal beoogde doelstellingen geformuleerd:

- veilig voor alle verkeer op de Vuurlijn, met name voor langzaam verkeer (fietsers, voetgangers, trimmers).
- verlagen van de snelheid van auto's door nemen van noodzakelijke dwingende maatregelen.
- ontmoediging van de ongewenste autoroute langs de Vuurlijn (demotivatie) en stimuleren van de gewenste route via de N196/Noorddammerweg.
- Tegengaan van toename van verkeersintensiteit/sluipverkeer, bijvoorbeeld door realisatie van andere projecten (zoals autoluw maken Boterdijk, woningbouw Iepenlaan en Kuil 3, openstelling bussluis).

Er zijn een paar uitgangspunten vastgesteld:

- de Kwakel verlangt een blijvende mogelijkheid van doorgaand autoverkeer naast de route N196.
- geen wegverbredingen of paden ten koste van de beschermde ecologische groenzone tussen de bestaande Vuurlijn en de tuinen. Deze zone moet in stand blijven zoals ook is beschreven in onder andere het Masterplan van de nieuwe wijk. Ook geen geluidproducerende maatregelen zoals 'rammelstroken'.

Beoordeelde mogelijkheden:

- A. In-/uitrijverbod voor auto's van/naar Meerwijk om sluipverkeer te mijden
- B. 30 km/h zone handhaven en verlengen tot de Noorddammerweg
- C. Combinatie van passeervakken en bermbescherming (zoals betonruggen, keien)
- D. Verkeersremmende objecten aanbrengen (bijv. plantenbakken, drempels, paaltjes)
- E. Eenrichtingsverkeer voor auto's
- F. Flitspaal op het rechte deel langs de woningbouw
- G. Fietsstraat (zonder voetpad)
- H. Voetpad naast de Vuurlijn
- I. Bewegwijzering naar sportparken via de N196
- J. Poelweg 2 richtingen i.p.v. 1 richting voor ontsluiting van de Kwakel

Uitwerking aangegeven mogelijkheden:

A. In-/uitrijverbod voor auto's van/naar Meerwijk om sluipverkeer te mijden:

Deze maatregel is gelijk aan die van de Boterdijk en beoogt sluipverkeer van en naar Meerwijk (stoplichtloos via Meerwijk naar Amstelplein) te weren. Bijkomend voordeel is dat ook sluipverkeer door Meerwijk wordt geweerd en een stimulatie voor de route-keuze via de N196. Dit is een lage-kosten maatregel.

B. 30 km zone handhaven en uitbreiden naar de Noorddammerweg:

Een 30 km zone in de vorm van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom is wettelijk een 'verblijfszone' voor iedereen. Daar is de voetganger leidend en de fiets+auto te gast en moeten zich aanpassen. Om de snelheid van autoverkeer te beperken dienen er doelmatige snelheidsremmende voorzieningen te worden genomen. Dit is op de Vuurlijn niet gebeurd. Deze oplossing biedt de mogelijkheid voor gebruikers uit de wijde omgeving voor met name recreatief gebruik door langzaam verkeer waaronder voetgangers, hetgeen ook aansluit bij de Gebiedsvisie. Door de gemeente is aangegeven dat de bestaande weg zich prima leent voor een maximum snelheid van 30 km/h. Er is wel een beperkt aantal sterke verzakkingen die moeten worden hersteld. Een te luxe weg is ongewenst omdat dit de demotivatie als routekeuze ondermijnt.

Belangrijk voordeel is dat er bij deze oplossing weinig of geen verandering van de omgeving en uitstraling plaatsvindt. Het behoud van het unieke landelijke karakter van de Vuurlijn is als deel van de 'Stelling van Amsterdam', benoemd als cultuur-historisch erfgoed op wereldniveau, een belangrijk aspect. Het is een beschermd UNESCO natuurgebied. De vastgestelde Gebiedsvisie onderschrijft dit en geeft duidelijk aan dat de Vuurlijn 'moet blijven zoals hij is' en geeft zelfs opties om de Vuurlijn-Oost als wandelgebied aan te wijzen. De aanwijzing tot 30 km/h zone en zoveel mogelijk beperking van autoverkeer houdt deze optie open. Dit is een lage-kosten maatregel.

C. Combinatie van passeervakken en bermbescherming (zoals betonruggen):

Deze oplossing kan worden gezien als een snelheidsbeperkende en demotiverende maatregel. In de huidige situatie worden de bermen kapot gereden. Dit kan worden voorkomen door de bermen ontoegankelijk te maken. Bijvoorbeeld door keien of betonruggen. Hierdoor wordt het autoverkeer gedwongen de snelheid van het langzaam verkeer aan te houden en er niet via de berm langs te razen. Om bij gelijkblijvende breedte (uitgangspunt) toch de mogelijkheid van 2 richtingen doorgaand verkeer mogelijk te houden moet er een beperkt aantal passeermogelijkheden komen. Hiervan zijn er onlangs (onaangekondigd) enkele aangelegd, zij het op volstrekt verkeerde locaties: bij bestemmingslocaties, waardoor ze als parkeervak worden misbruikt, bij reeds aanwezige inritten die al dienst deden als passeerplek en bij zijpaden. Er moeten geschiktere locaties worden uitgewerkt, vooral net bij oprijden vanaf de Watsonweg om tegenliggers te zien aankomen. De bestaande verwijderen. De nu gemaakte passeerplekken zijn autobreed. De breedte moet, om bijvoorbeeld parkeren te voorkomen, dusdanig zijn dat parkeren op de plekken onmogelijk is. De ondergrond van de passeerplekken moet dusdanig zijn dat die geen overlast veroorzaakt (dat doet puin wel door stof en geluid). Als voorbeeld van hoe het kan, kijk naar de passeerplek bij het Gezondheidscentrum.

D. Verkeersremmende objecten aanbrengen (bijv. plantenbakken, korte drempels, paaltjes zoals ook op de Drechtlijn):

De snelheid kan gedwongen worden verlaagd met afremmende objecten op de Vuurlijn. Hierbij moet echter wel rekening worden gehouden met het feit dat er vrachtwagens over de Vuurlijn moeten kunnen rijden. Voor alle objecten geldt dat rekening moet worden gehouden dat ze geen overlast veroorzaken bij de langswonenden. Ook moet ervoor gewaakt worden dat de veiligheid niet juist in het geding komt (bijv. een korte drempel in het donker voor een scootmobiel).

E. Eenrichtingsverkeer voor auto's:

De invoering van eenrichtingsverkeer voor auto's leidt tot het overbodig worden van de passeerstroken. Mogelijk is dit effect tegengesteld aan de doelstelling omdat er helemaal geen tegenliggers meer te verwachten zijn en er in de rijrichting veel sneller wordt gereden. De route wordt daarmee ook gestimuleerd.

F. Flitspaal op het rechte deel langs de woningbouw:

Deze optie zal plaatselijk sterk verkeersremmend werken (mits het een werkende paal is en te hard rijden dus wordt gesanctioneerd). Het zal de demotivatie ten goede komen.

G. Inrichten als fietsstraat:

De fietsstraat is een recent toegepaste ontwikkeling tussen rijweg en 30 km zone: een fietspad waar auto's te gast zijn bij de fiets (op het fietspad). De fietsstraat wordt vaak toegepast om een veilige fietsverbinding te creëren. Bij fietsstraten is er voor voetgangers bijna altijd een separaat trottoir omdat lopen op een (brom)fietspad altijd gevaarlijk is.

De uitvoering is zo strak en glad mogelijk in een opvallende, vaak rode kleur en principieel zonder de verkeersremmende voorzieningen van een 30 km zone (zie documentatie). De aanleg is kostbaar.

Voor een fietsstraat zijn in Nederland nog geen vastgestelde verkeersregels. In bijvoorbeeld België wel: daar geldt zelfs een inhaalverbod waardoor auto's en bromfietsen echt achter de fietsen moeten blijven en niet mogen inhalen! De formele status van de voetgangers op een fietsstraat zonder trottoir is ons onbekend. Aan de heer van Ham is daarom gevraagd hoe dit formeel is geregeld.

Een 30 km zone is, zeker op een erftoegangsweg, een 'verblijfsgebied' voor alle verkeer dat zich mengt en zich aanpast aan het overige verkeer met een maximum snelheid van 30 km/h (zoals bovenstaand beschreven).

Een fietsstraat is in tegenstelling tot een 30 km zone niet bedoeld als verblijfsgebied, zeker niet bij doorgaand autoverkeer. Vanwege het vele (doorgaande) langzame verkeer, naast fietsers bestaande uit wandelaars en trimmers, uit de wijde omgeving achten wij een fietsstraat zonder trottoir voor de Vuurlijn geen optimale oplossing. De Vuurlijn is zelfs deel van een officiële recreatieve wandelroute. Het creëren van een veilige fietsverbinding is onnodig; deze is al aanwezig: de N196 met gescheiden (brom)fietspad. De zeer hoge investering van ruim een half miljoen in een fietsstraat is ook daardoor niet noodzakelijk.

Er is vanuit de Kwakel een voorbeeld van de fietsstraat aangeleverd zoals zou worden toegepast. De breedte op de foto's is beduidend breder dan beschikbaar op de Vuurlijn.

De foto's bestuderend is het de vraag of dit voor de Vuurlijn situatie echt de oplossing is om de overeengekomen doelen bij ontbreken van een knip te bereiken (demotivatie doorgaand autoverkeer, afdwingen van max 30 km/h). Het aangereikte voorbeeld leidt op de Vuurlijn, met zijn weinige aanwonenden, bij een afwezigheid van fietsers direct tot veel hogere snelheid en dus tot meer auto's.. Daarmee dient deze oplossing niet de gestelde doelen.

Wellicht treedt ook extra drukte op door motivatie van doorgaand (brom)fietsverkeer dat eigenlijk over het gescheiden fietspad langs de N196 dient te gaan. Ook dit is ongewenst.

De aangeprezen voorbeeld-straat is het noordelijk deel van de Zegwaartseweg in Zoetermeer. Deze is duidelijk aangebracht om een veilige fietsverbinding te creëren omdat deze ontbrak (zie Google-earth).

Er staat rechts op de foto een bord 'einde fietspad'. Er zit dus een deel fietspad in, waar de auto... niet door kan. Hier lijkt dus geen doorgaand autoverkeer mogelijk (in dit geval bij de Hugo de Grootlaan);

Dit is een vorm van een 'knip'.



Een artikel over deze specifieke fietsstraat:

<http://www.acquirepublishing.nl/verkeer-in-beeld/werkzaamheden-fietsstraat-zoetermeer-afgerond>

Daaruit blijkt dat er bewust nog **een rammelstrook** is aangebracht om auto's af te remmen. Dit is voor langswonenden met hun Vuurlijn-gerichte tuinen qua woongenot niet aanvaardbaar.

Over dit voorbeeldproject is contact gezocht met de Gemeente Zoetermeer om de ervaring te peilen. Er is een gesprek geweest. Elke fietsstraat wordt (in Zoetermeer) inmiddels altijd afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Het is immers een strak fietspad zonder verkeersremmende voorzieningen waar (alleen de noodzakelijke) auto te gast is. Dat is alleen voor noodzakelijk bestemmingsverkeer zoals aanwonenden. Zonder knip wordt er door doorgaand autoverkeer echt veel te hard gereden, aldus de opgedane ervaring.

Er moet daarom een goede alternatieve parallelweg voor auto's aanwezig zijn om een fietsstraat te plannen. Anders komt de fietsstraat er niet (beleid gemeente Zoetermeer).

De uitvoering van de knip in de vorm van een deel fietspad leidt tot a) goede bereikbaarheid van hulpdiensten en b) een veel betere handhaving. Een handhavingsprioriteit in 30 km gebieden is er niet, auto's op een fietspad heeft wel prioriteit (met hogere boetes).

Handhaving kan ook met een flitspaal op het korte fietspad, waarmee overtreding 99% wordt voorkomen.

De voorbeeld fietsstraat bestaat uit 3 delen (tussen zijstraten). Elk deel heeft bewust een afsluiting voor doorgaand autoverkeer "omdat doorgaande auto's niets te zoeken hebben op een fietsstraat."

In dit geval is de Edisonstraat de parallel-route voor auto's.

Aldus het beleid van deze (voorbeeld) gemeente.

Op de vraag hoe om te gaan met voetgangers wanneer er geen ruimte is voor een voetpad geeft men aan dat deze lokaal worden 'gedoogd'. Maar het is wel echt een (brom)fietspad.

→ Voetgangers zijn er duidelijk minder veilig dan op een trottoir of een 30 km zone omdat de snelheid van fietsers en met name bromfietsers hoger is en de voetganger de (brom)fietsers 'hinderen'.

In de meeste gevallen is er daarom naast een fietsstraat een voetpad.

Voor de Vuurlijn geldt dat er juist heel veel voetgangers (en trimmers) zijn die dus extra gevaar gaan lopen door (brom)fietsers ten opzichte van een 30 km/h zone. Die laatste heeft daarom sterk de voorkeur.

Het advies luidt om goed de effecten en voorwaarden voor een fietsstraat te overwegen tegenover een 30 km/h zone (verblijfsgebied) waar alle verkeer 'te gast is'. Zowel auto's als (brom)fietsers.

Documentatie Fietsstraat:

<http://www.verkeerskunde.nl/fietsstraat>

<http://vvn.nl/fietsstraat>

Inrichting en Handhaving: <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/09/19/antwoorden-kamervragen-over-30-km-zones/lp-v-j-0000004074.pdf>

Let op: België: In België is de fietsstraat inmiddels een wettelijk geregelde wegsoort. In Nederland is dat (nog) niet het geval. In België blijven trottoirs separaat aanwezig en is inhalen van fietsers door auto's verboden. Dit is interessant omdat deze regels in de toekomst mogelijk worden overgenomen!

<http://www.fietsersbond.be/infrastructuur/fietsstraat> (in België passeerverbod!)

http://www.komimo.be/sites/default/files/komimozine/Fietsstraat_%2010%20JANUARI%202012.doc

H. Voetpad naast de Vuurlijn:

Er is gesuggereerd om een simpel voetpad (schelpen/houtsprokkel) aan te leggen naast de Vuurlijn. Deze optie wijkt af van het uitgangspunt geen verbreding of extra voetpaden.

Tussen de huidige Vuurlijn en de achtertuinen van de nieuwe wijk Krayenhoff ligt een ecologische verbindingzone van ongeveer 10 meter. Deze zone moet in stand blijven zoals ook is beschreven in onder andere het Masterplan van de nieuwe wijk. Aldus is verbreding van de Vuurlijn of aanleg van voetpaden om de fietsstraat te kunnen realiseren geen optie.

De optie van een schelpen/houtsprokkel voetpad is vanuit aanleg en beheer sterk af te raden: de groenzone ligt op een drassig talud en wordt regelmatig machinaal onderhouden. Na enige tijd zal van een schelpen-/sprokkelhoutpad niets meer over zijn. Gelijksortige oplossingen bestaan langs de Amstedijk en de Nesserlaan en werken nauwelijks vanwege de slechte staat van onderhoud waardoor lopen en zeker joggen/hardlopen in de praktijk moeilijk is. Voor de vele trimmers is het daarom geen alternatief. Dit leidt ook tot een ongewenste stimulerende werking voor snelheid en voor intensiteit van auto's.

I. Bewegwijzering naar sportparken via de N196:

In de weekenden wordt veel gebruik gemaakt van bezoekende spelers naar QuiVive en KDO.

Dit vindt gelijktijdig plaats met de thuisspelenden die over de Vuurlijn per fiets komen.

Uiteraard is dat niet gewenst.

Wellicht dat de routeplanners deze route (nog) adviseren. Wanneer de Vuurlijn formeel 30 km/h zone is zullen updates dat mogelijk via de N196 berekenen.

Om te bereiken dat bezoekende spelers in westelijke richting vaker de N196 kiezen kan op het kruispunt N196-Watsonweg een bewegwijzering over de N196 worden aangebracht en bij de Noorddammerweg en Poelweg een park-specifieke aanwijzing. En in combinatie met een inrijverbod van de Vuurlijn vanaf Meerwijk is het ook voor thuisspelenden die met de auto worden gebracht lastiger om toch de route over de Vuurlijn te nemen.

Dit is een lage-kosten maatregel die de intensiteit verlaagt.

J. Poelweg 2 richtingen ipv 1 richting voor ontsluiting van de Kwakel:

Vanuit het verleden is de Poelweg een 1-richtingsweg. Achtergrond is wellicht het voorkomen van een kruispunt met de provinciale weg N201.

De Poelweg is van goede kwaliteit en geschikt voor 2-richtingsverkeer. Hij loopt langs de Iepenlaan waar een uitbreiding van ongeveer 60 woningen komt.

Nu de N201 een gemeentelijke weg wordt is het te overwegen om te gaan naar 2-richtingsverkeer om de Kwakel beter te ontsluiten. Met name wanneer de Kuil-3, de Iepenlaan en mogelijke andere uitbreidingen worden gerealiseerd.

Deze optie is ook behandeld in het VSP eindrapport en komt daar als goede optie uit.

Deze optie zal sterk bijdragen aan de doelstellingen en ook de intensiteit op de Noorddammerweg verlagen.

Conclusie:

De optimale oplossing voor de Vuurlijn Oost is volgens ons het volgende pakket:

- In-/uitrijverbod voor auto's van/naar Meerwijk om sluipverkeer te mijden (sluipverkeer, intensiteit)
- Combinatie van passeervakken en bermbescherming zoals betonruggen, keien (demotivatie, snelheid)
- 30 km/h zone handhaven en verlengen tot de Noorddammerweg (demotivatie, snelheid, veiligheid)
- Bewegwijzering naar sportparken via de N196 (intensiteit)
- Poelweg 2 richtingen i.p.v. 1 richting voor ontsluiting van de Kwakel (intensiteit, demotivatie)

Te overwegen zijn:

- Flitspaal op het rechte deel langs de woningbouw (demotivatie, snelheid, veiligheid)
- Verkeersremmende objecten aanbrengen, mits deze voldoen aan de eisen (zie boven) (snelheid, demotivatie)

Af te raden zijn:

- Eenrichtingsverkeer voor auto's (tegengestelde werking op doelen intensiteit en snelheid)
- Fietsstraat (zonder voetpad) (zeer kostbaar en zonder knip tegengestelde werking op doelen)
- Voetpad naast de Vuurlijn (vastgesteld uitgangspunt)