gemeente
Montfoort

Evaluatie Verkeerscirculatie binnenstad
Rijrichting Hoogstraat (oost)



Gemeente Montfoort,
20 juni 2025

gemeente
Montfoort

Samenvatting en advies

In de gemeentelijke visie voor de binnenstad – zoals verankerd in de Visie Binnenstad Montfoort 2030 en het mobiliteitsbeleid – is vastgelegd dat de auto niet langer centraal mag staan. In plaats daarvan wordt ingezet op een autoluwe, veilige en toegankelijke binnenstad, waarin fietsers en voetgangers prioriteit krijgen.

Tegen deze achtergrond zijn twee varianten voor de rijrichting op het oostelijk deel van de Hoogstraat met elkaar vergeleken: de huidige situatie (eenrichtingsverkeer van oost naar west) en het alternatieve scenario (eenrichtingsverkeer van west naar oost). Hiervoor zijn de voordelen en nadelen van beide opties met elkaar vergeleken door beoordeling op basis van de doelstellingen; bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid.

Uit de evaluatie blijkt dat het handhaven van de huidige rijrichting belangrijke voordelen oplevert. De verkeersdrukte in de binnenstad is afgenomen, wat de veiligheid voor fietsers en voetgangers aanzienlijk ten goede komt. Ook is er minder doorgaand verkeer dat de binnenstad gebruikt als sluiproute richting de N228, waardoor de leefbaarheid is toegenomen. Daarnaast zorgt de huidige verkeerssituatie voor een betere toegankelijkheid van de openbare ruimte voor zwakkere verkeersdeelnemers en hulpdiensten.

Het omdraaien van de rijrichting zou daarentegen leiden tot een toename van het autoverkeer door de binnenstad. Deze extra verkeersdruk veroorzaakt niet alleen meer onveilige situaties voor fietsers, voetgangers en schoolgaande kinderen, maar zorgt ook voor knelpunten op andere wegen zoals de Doeldijk, IJsselbrug en Burggraaf Zwederlaan. Bovendien staat een toename van doorgaand verkeer haaks op het beleid dat gericht is op het weren van verkeer zonder bestemming in de binnenstad. Er zijn vanuit de gemeente geen aantoonbare aanwijzingen dat deze stroom bijdraagt aan de economische vitaliteit van het centrum.

Ten aanzien van de IJsselbrug kan worden gesteld dat een volledige afsluiting voor autoverkeer in alle gevallen (positief) effect zal hebben op het verminderen van doorgaand verkeer door de binnenstad. De invloed zal in geval van een oost-west georiënteerde rijrichting op de Hoogstraat het grootst zijn.

Hoewel ondernemers aangeven belang te hechten aan een betere bereikbaarheid per auto, blijkt uit de evaluatie dat deze wens niet opweegt tegen de nadelige effecten op veiligheid en leefbaarheid. Voor mensen die afhankelijk zijn van de auto, zoals ouderen of mensen met een beperking, blijven andere voorzieningen buiten de binnenstad beschikbaar.

De conclusie van de evaluatie is dan ook dat de huidige rijrichting op het oostelijk deel van de Hoogstraat, van oost naar west, het beste aansluit bij de doelstellingen. Wel wordt geconstateerd dat de verkeersregels, met name het inrijverbod op de IJsselbrug en in de Hoogstraat (oostelijk deel), onvoldoende worden nageleefd. Dit vermindert de effectiviteit van de gekozen oplossing en leidt tot onveilige situaties.

Op basis een en ander luidt het ambtelijk advies om de huidige rijrichting te behouden. Advies daarbij is wel om gelijktijdig in te zetten op verbeterde handhaving van de verkeersmaatregelen. Alleen dan kan de beoogde verkeerscirculatie haar volle werking hebben en kan de binnenstad zich ontwikkelen tot een veilige, bereikbare en toegankelijke omgeving voor alle gebruikers.

gemeente Montfoort

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
2. Huidig beleid 3
2.1 Beoordelingskader 4
2.2 Beleid tav van Toegankelijkheid 6
3. Analyse netwerk van het verkeer 7
Richting het noorden (Utrecht richting Montfoort noord/IJsselveld) 7
Richting het zuiden (Montfoort Noord richting Utrecht) 9
Fietsers en voetgangers 10
Pilot Hoogstraat 12
4. Mobiliteit-noord 13
5. Analyse per locatie 14
De Doeldijk 14
IJsselbrug 14
Hoogstraat 15
Hoogstraat - west 15
IJsselpoort 16
Hoogstraat – oost 17
Calamiteitenroute 17
Hoogstraat-oost tussen de Keizerstraat en Havenstraat. 17
Oostelijke route Waterpoort-Boslaan-Wilhelminastraat-Burggraaf Zwederlaan-J. de Rijkelaan 18
Havenstraat 19
Keizerstraat 19
6. Vergelijking huidige vs. alternatieve situatie 20
Gevolgen genomen maatregelen autoluw maken binnenstad 20
7. Conclusie 22
8. Aanbeveling 23
Winkelerf 23
Parkeergelegenheid 23
Handhaving 23

gemeente Montfoort

1. Inleiding

De aanleiding voor de evaluatie is de vraag vanuit de raad naar een verdere evaluatie naar de rijrichting Hoogstraat-oost. Het doel van deze evaluatie is inzicht te geven op de beweegredenen en criteria van de huidige en alternatieve rijrichting. Het is hierin van belang om op te merken dat het verkeerscirculatieplan één geheel is, waarin wijzigingen in een straat gevolgen heeft voor omliggende stadsdelen. Om deze reden zijn ook de gevolgen voor de omliggende straten in de evaluatie meegenomen.

De binnenstad van Montfoort is een historische binnenstad met een gemengde functie voor wonen, winkelen, (medische) voorzieningen en horeca. Montfoort wordt gezien als een boodschappenstad. Tevens staat het ook bekend als trouwstad. De omgeving wordt gekenmerkt door smalle straten, dichte bebouwing, ontbrekende looppaden en een beperkt aantal parkeerplaatsen. De auto neemt een hoge plaats in de verplaatsingsbehoefte.

De beschikbare ruimte in de binnenstad is beperkt, wat de mogelijkheden voor uitbreidingen beperkt. Voor het creëren van een gezonde en fijne leefomgeving voor de toekomst moet de gemeente haar visie voor verkeer en mobiliteit vastleggen en deze nastreven. Deze mobiliteitstransitie heeft geleid tot de Visie binnenstad Montfoort (2015). Zie bijlage. Hierin opgenomen zijn het verbeteren van de bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid voor de binnenstad voor alle weggebruikers. Onderdeel van deze visie is het autoluwer maken van de binnenstad en te prioriteren op voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en deelvervoer. De hoge parkeerdruk ondersteunt deze transitie. Momenteel ligt de parkeerdruk boven de vastgestelde 85%. Dit leidt ook tot klachten van de vuilophaaldienst en de brandweer, aangezien zij problemen ondervinden in de toegankelijkheid door foutgeparkeerde voertuigen.

Deze toekomstvisie heeft geleid tot een uitvoeringsagenda voor de komende jaren waarin de 1e fase is afgerond. Onderdeel van deze fase was het aanpassen van de circulatie in de binnenstad, waar de Hoogstraat onderdeel van is, met als doel het weren van doorgaand verkeer in de binnenstad. Een van de aanpassingen om dit te bereiken was het opbreken van de Hoogstraat en deze op te breken in twee eenrichtingsstraten die uitkomen op de Hofstraat. Het is belangrijk te erkennen dat elke aanpassing die gemaakt wordt invloed heeft op de gehele circulatie.



Rijrichting Hoogstraat en IJsselbrug (huidige situatie)

2. Huidig beleid

Het huidig beleid is gericht op het autoluw maken van de binnenstad. Er is hiervoor gekozen om de bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid van de binnenstad te verbeteren, deze punten worden in de volgende paragraaf uiteengezet. Onderdelen van dit beleid zijn het veranderen van de circulatie in de binnenstad en het inrichten van parkeervoorzieningen buiten de binnenstad. Een oude binnenstad brengt ruimtelijke beperkingen met zich mee. We zien dat er veel meer druk wordt gelegd op gebruik van de ruimte en er meer ruimte gevraagd wordt door de autonome groei van het autobezit, de komst van laadpalen, afvalcontainers en het toegankelijker maken van de binnenstad. Fietsers en voetgangers hebben door de specifieke eigenschappen geen mogelijkheid tot alternatieve routes. Om de infrastructuur en voorzieningen voor deze groepen te verbeteren moet de ruimte worden heringericht.

In de Visies en participatietrajecten is vastgesteld dat voor verbetering van de toegankelijkheid, bereikbaarheid en de veiligheid het noodzakelijk is om het doorgaand verkeer door de binnenstad te weren. Een manier om dit te bereiken is aanpassing van de verkeerscirculatie om de route door de binnenstad minder aantrekkelijk te maken.

De twee “knoppen” waaraan er gedraaid kan worden zijn de rijrichtingen op de brug en het oostelijke deel van de Hoogstraat. Deze mogelijkheden zijn ook afhankelijk van elkaar. Aanpassing van de één vergt ook aanpassing van de ander. Als keuze heeft de Raad er voor gekozen om de brug éénrichtingsverkeer vanuit het noorden te maken en de rijrichting in het oostelijke deel van de Hoogstraat om te keren van oost naar west.

De circulatie van auto’s wordt aangepast. Door aanpassingen komt er minder autoverkeer in de binnenstad. Dit is in lijn met het beleid waarin de verkeersstroom van auto’s verminderd wordt, en de nadruk ligt op fietsers en voetgangers. Door de IJsselbrug af te sluiten van het zuiden richting het noorden en door de Hoogstraat op te splitsen in twee eenrichtingsstraten wordt de circulatie onderbroken. Autoverkeer wordt gestimuleerd om de N205 en de N228 te nemen. Op deze manier wordt de binnenstad ontzien van autoverkeer.

In de binnenstad is een hoge parkeerdruk. Om de intensiteit van autoverkeer in de binnenstad te verminderen wordt gewerkt aan parkeerterreinen buiten de binnenstad. Deze terreinen komen binnen een acceptabele loopafstand van 450 meter van de binnenstad te liggen. Door lang parkeren buiten de binnenstad te positioneren, neemt de auto-intensiteit in de binnenstad af. Dit ligt in lijn met het autoluw maken van de binnenstad en verbetert de bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid.

2.1 Beoordelingskader

Het huidig beleid heeft als doelstelling, het bereikbaar, veilig en toegankelijk maken van de binnenstad. Dit zijn de criteria waaraan de alternatieven van het circulatieplan worden getoetst.

In de Mobiliteitsvisie 2025 -2035 is vastgesteld dat het beleid gericht is op het STOMP-principe waarin de voorkeur aan respectievelijk stappen, trappen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en de auto worden gegeven. Dit geeft aan dat prioriteit ligt bij voetgangers, fietsers en ander (deel)vervoer en de auto waar mogelijk wordt geweerd.

Ad 1. Bereikbaarheid

Bereikbaarheid gaat over hoe makkelijk je de binnenstad kunt bereiken met verschillende vervoersmiddelen. In het huidige plan. Ten aanzien van parkeren voor auto's is middels het vaststellen van het uitvoeringsprogramma bepaald dat lang parkeren op de parkeerplaatsen aan de randen van de binnenstad worden gefaciliteerd. Kort parkeren voor bezoekers, het doen van boodschappen en bewoners in de blauwe zones worden gefaciliteerd, en de overige parkeerplaatsen zijn voor de bewoners en overige.

Uit de parkeerdrukmetingen is te concluderen dat de parkeerplaatsen in de binnenstad niet voldoende zijn om de totale parkeerbehoefte te faciliteren.

In 2019 is aan de hand hiervan het beleid vastgesteld om het verkeer dat geen bestemming in de binnenstad heeft, te weren en is de verkeerscirculatie hierop aangepast. 'Uit parkeeronderzoek uit 2019 is gebleken dat de norm van 85% overschreden wordt. Tevens kreeg de gemeente in deze periode meldingen van de brandweer en de vuilophaaldienst dat zij niet door de wegen kunnen door foutgeparkeerde voertuigen. Uit het gevoerde beleid is de wens af te leiden dat de auto geen prominente rol meer mag spelen in de binnenstad.

Ad 2. Veiligheid

Veiligheid gaat over hoe veilig het is voor iedereen die zich in de binnenstad beweegt. In het huidige plan, zonder auto's, is het veiliger voor fietsers en voetgangers omdat er minder kans is op ongelukken. De straten zijn rustiger en overzichtelijker. In het alternatieve plan, waar meer auto's de binnenstad in kunnen, kan de veiligheid afnemen. Meer auto's betekent een grotere kans op verkeersongelukken, dit heeft onder andere te maken met de snelheidsverschillen.

De binnenstad bestaat uit smalle straten die niet instaat zijn om autoverkeer in twee richtingen te faciliteren. Op vele plaatsen ontbreken de stoepen en zijn de wegen smal. Hierdoor zijn er weinig mogelijkheden voor voertuigen, voetgangers en fietsers om uit te wijken. De wegen worden daardoor gebruikt voor zowel motorvoertuigen, fietsers en voetgangers. De maximale snelheid binnen de bebouwde kom is 30 km/u. Deze snelheid, zal gezien de gemengde functie, gauw als hoog worden ervaren.

Door de dichte bebouwing is er ook beperkt zicht op het overig verkeer. Daarnaast wordt er ook vaak tegen de rijrichtingen gereden. De combinatie van de genoemde factoren zorgt voor een onveilig gevoel bij de fietsers en voetgangers. Deze bevinding wordt bevestigd in het project 'Toegankelijkheid Binnenstad: Pilot Lieve Vrouwegracht (2017)', Verkeersadvies "Verkeerscirculatie binnenstad Montfoort" (2022) en de Evaluatie verkeerscirculatie Binnenstad Montfoort (2023).

Uit het Kentekenonderzoek 2014 blijkt dat een aanzienlijk deel van het autoverkeer dat geen bestemming in de binnenstad heeft, door de binnenstad rijdt. Dit is voornamelijk verkeer van en naar het noorden van de IJsselbrug (bedrijventerrein IJsselveld, Yuverta en de bewoners die via de N228 ontsluiten). In 2015 is het toekomstbeeld “Recreatieve en Ontspannen stad” vastgesteld en is bepaald dat de winkelstraten dusdanig worden ingericht dat de voetgangers zich daar op een veilige en ontspannen manier kunnen bewegen en dat de auto daar te gast is.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren is de enige optie om het doorgaand autoverkeer, het verkeer dat geen bestemming heeft in de binnenstad, te weren en het vrachtverkeer beter te faciliteren.

Voor het weren van het autoverkeer is daarom in 2019 het besluit genomen om de verkeerscirculatie voor het autoverkeer hierop aan te passen door op de brug een inrijverbod naar het noorden in te stellen en de rijrichting in het oostelijke deel van de Hoogstraat om te keren. Ook de route voor het vrachtverkeer is aangepast om de veiligheid te verbeteren.

Ad 3. Toegankelijkheid

Toegankelijkheid gaat erom dat iedereen, met of zonder beperking, de kans krijgt gebruik te maken van alle vormen van voorzieningen, informatie en dienstverlening. Iedereen moet volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving. In 2017 heeft Nederland het VN-verdrag Handicap ondertekent. Hierdoor zijn de gemeenten verplicht om toegankelijkheid in hun beleid op te nemen. Door onder andere de vergrijzing van de bevolking en de ruimtelijke inrichting van de Binnenstad speelt toegankelijkheid van voorzieningen steeds meer een belangrijkere rol. Ook in onze gemeente.

Het doel is de binnenstad beter toegankelijk voor fietsers en voetgangers te maken. De weg is rustiger waardoor er minder confrontaties zijn tussen zwakkere verkeersdeelnemers en auto’s. Voor mensen die afhankelijk zijn van de auto, zoals ouderen of mensen met een handicap, is de toegankelijkheid minder goed. In het alternatieve plan kunnen auto's makkelijker de binnenstad in, wat beter is voor deze groepen, maar dit kan de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers verminderen.

2.2 Beleid tav van Toegankelijkheid

In 2016 is het project ‘Toegankelijkheid Binnenstad: Pilot Lieve Vrouwegracht’ van start gegaan. Uit diverse participaties is naar voren gekomen dat toenemende vergrijzing van de bevolking, het ontbreken van goede looproutes naar de belangrijke voorzieningen, en geparkeerde voertuigen op de smalle looppaden een onveilig gevoel geven bij zwakke verkeersdeelnemers. Bij dit project is een plan uitgewerkt voor looproutes naar de belangrijkste voorzieningen. In 2017 is de Lieve Vrouwegracht hierop aangepast.

In 2019 heeft een participatietraject Verkeer binnenstad plaatsgevonden. Aan de hand van de uitkomsten is hierna het eindbeeld voor de Binnenstad vastgelegd. Hierbij is ook vastgesteld dat, voor het creëren van ruimte en het creëren van veilige looproutes naar de voorzieningen, de verkeerscirculatie moet worden aangepast. Bij dit participatietraject in 2019 zijn de looproutes naar de aan te leggen parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad hieraan toegevoegd. Het eindbeeld geeft een overzicht hiervan. In 2021 is de verkeerscirculatie aangepast, waardoor er ruimte vrijkwam voor de herinrichting van fase 1. In 2023 zijn de straten; Hofstraat, Om ’t Hof en Hofplein heringericht en zijn veilige looproutes gerealiseerd. Dit heeft tot een aanzienlijke verbetering van de toegankelijkheid in deze straten geleid. De uitvoeringsagenda is nog in uitvoering, hierdoor ontbreekt een netwerk van veilige looproute en zijn nog niet alle voorzieningen op een veilige manier toegankelijk.

3. Analyse netwerk van het verkeer

Hierin wordt in grote lijnen aangegeven hoe de ontsluitingen zijn rondom het centrum van Montfoort. Er wordt geanalyseerd hoe de verkeersstromen momenteel zijn. Het is belangrijk om te kijken naar de ontsluiting op het wegennetwerk. Zo heeft de IJsselbrug invloed op welke manier verkeer rijdt van en naar de andere kant van de stad. Het hoofdstuk is als volgt ingedeeld; er wordt eerst gekeken naar autoverkeer dat zich richting het noorden begeeft, daarna autoverkeer dat zich naar het zuiden begeeft, hierna wordt er gekeken naar fietsers en voetgangers en als laatste wordt de pilot die plaatsvond in de Hoogstraat besproken.

Richting het noorden (Utrecht richting Montfoort noord/IJsselveld)

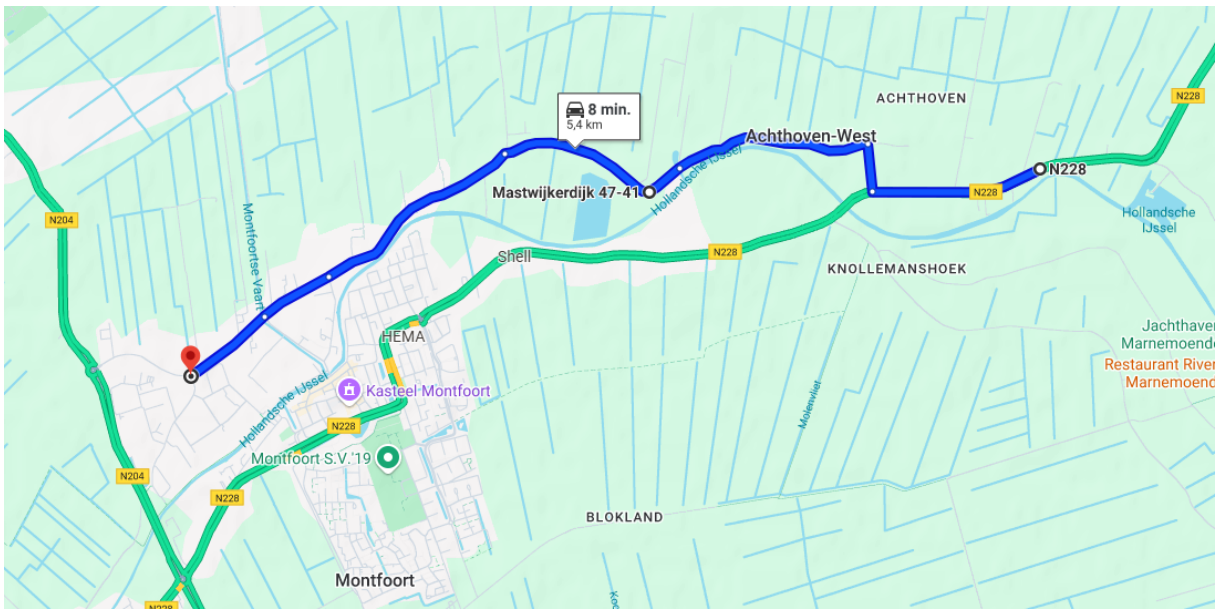
Het autoverkeer in Montfoort wordt ontsloten door de provinciale wegen N228 en N204. Het noorden van Montfoort wordt gescheiden van de binnenstad door een brug over de Hollandse IJssel. Aan het noorden van de IJssel ligt het industrieterrein, een middelbare school, woningen en boerderijen. Ook zijn er noordelijk van de IJsselbrug projecten in ontwikkeling voor uitbreiding van het woningaanbod.

Uit verkeerstellingen blijkt dat er tijdens de spits veel autoverkeer vanuit het noorden via de N228 naar de A12 richting Woerden/westen rijdt. De praktijk leert dat er, vooral tijdens de spits, vertragingen zijn op de N228 ter hoogte van het stadshuis (tussen de verkeerslichten) en de N204 rotonde -IJsselveld ontstaan (Zie fig. 2.1).



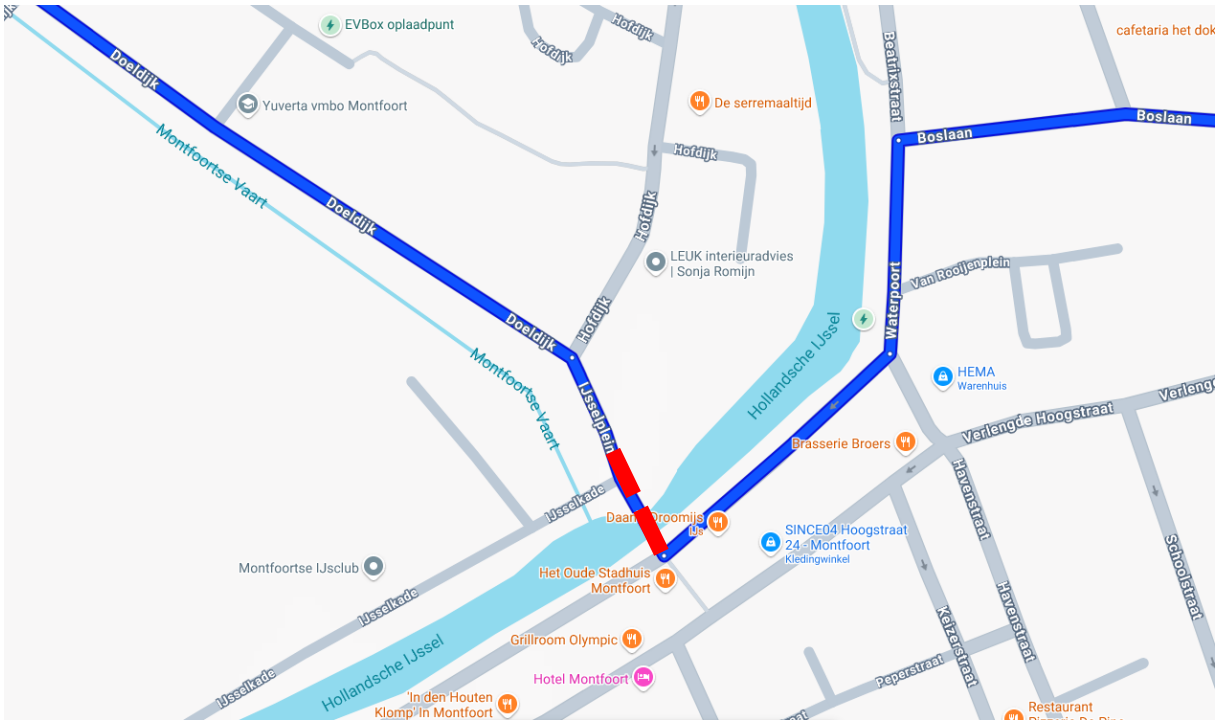
Figuur 2.1 Vertragingen rond de spits op de N228

Het verkeer kiest door deze vertragingen op de N228 en de N205 een kortere (sluip)route via de Slotlaan -Achthoven west - Mastwijkerdijk - Lindeboomsweg en de IJsselveld (zie fig. 2.2).



Figuur 2.2 Sluiproute Montfoort-noord van de N228 naar bedrijventerrein IJsselveld

Ook is er een route via de Boslaan - Waterpoort – Onder de Boompje – over de brug – Doeldijk en IJsselveld (door de binnenstad). Op deze route wordt het eenrichtingsverkeer op de IJsselbrug genegeerd (Zie fig. 2.3).

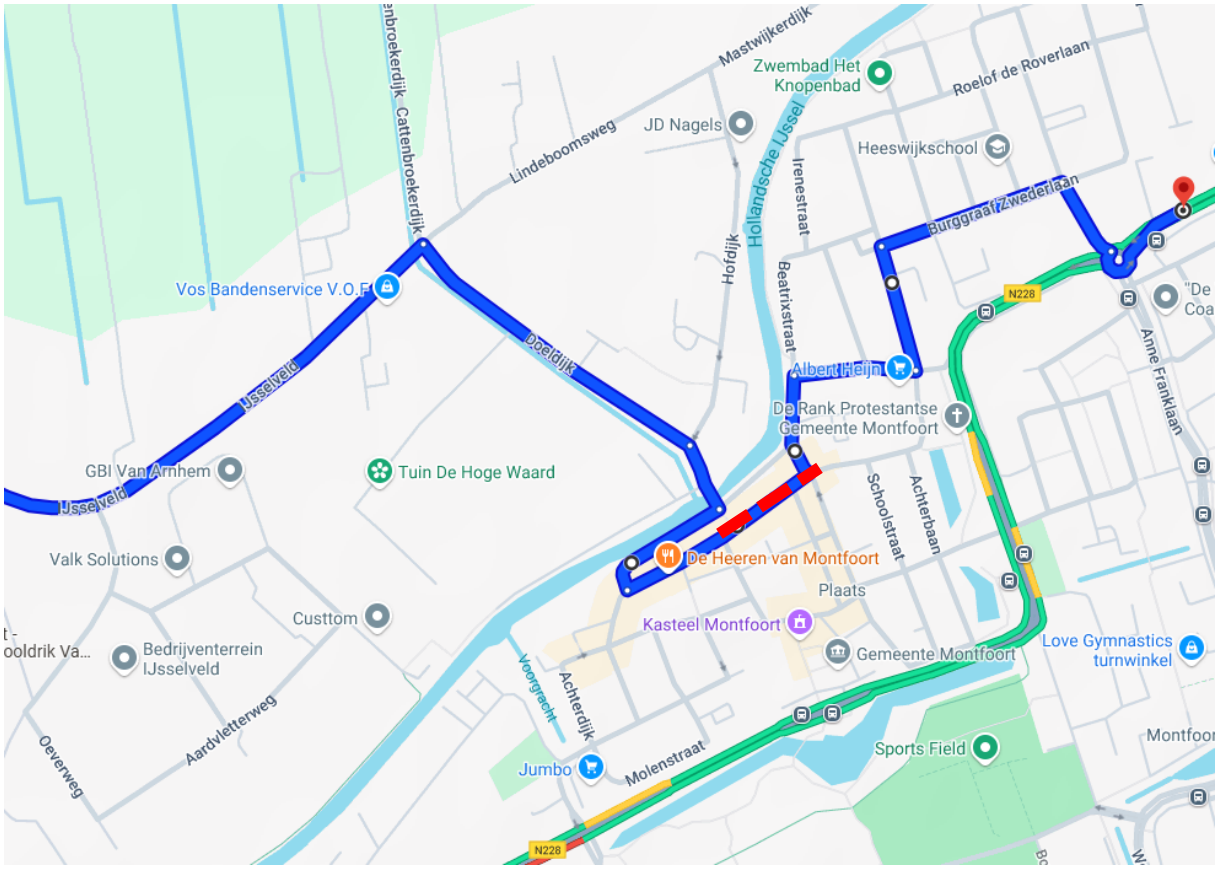


Figuur 2.3 Sluiproute door binnenstad van de N228 naar bedrijventerrein IJsselveld/Montfoort-noord

Richting het zuiden (Montfoort Noord richting Utrecht)

In de visie voor mobiliteit die Montfoort hanteert, wordt het rijden door de binnenstad ontmoedigd. In deze visie is de wenselijke route vanaf het IJsselveld richting het zuiden het volgen van de N205 en de N228. Dit komt overeen met het verkeer dat zich van het zuiden richting het noorden begeeft (zie fig. 2.1).

Door een combinatie van files op de N-wegen en het vasthouden aan oude routes door bekenden van de omgeving, is er ook een route door de binnenstad. Het verkeer uit het noorden volgt de Doeldijk – over de brug – Onder de Boompjes – Hoogstraat – Waterpoort – Boslaan – Wilhelminastraat – Burggraaf de Zwederlaan en Jan de Rijkelaan naar de N228 (door de binnenstad). In deze situatie wordt op het oostelijk gedeelte van de Hoogstraat de eenrichting genegeerd (Zie fig. 2.4).



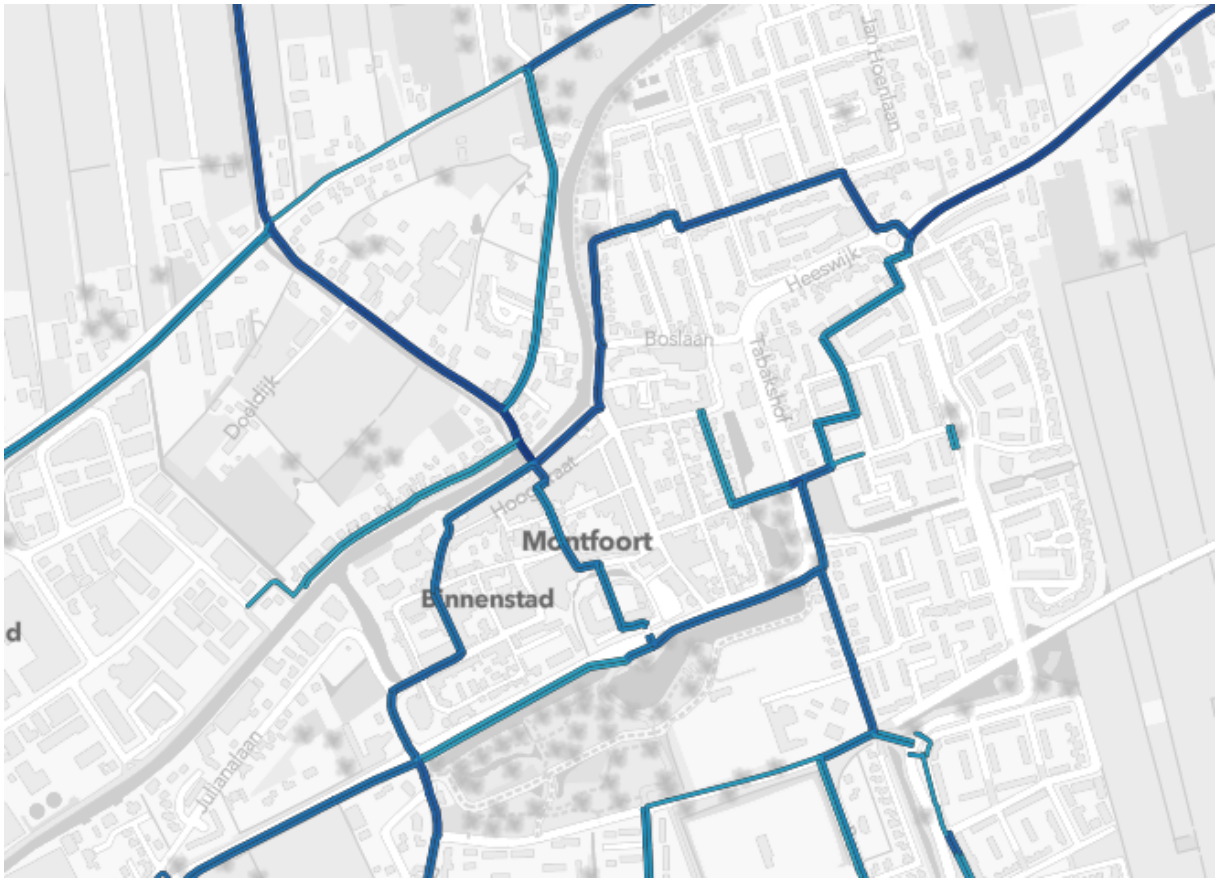
Figuur 2.4 Sluiproute door de binnenstad richting de N228

Voor een autoluwe binnenstad is het van belang autoverkeer in de kortst mogelijke route te ontsluiten richting de provinciale weg, in dit geval de N228. Wanneer autoverkeer zich op de Hoogstraat west begeeft, is de kortste route richting de N228 het volgen van de Hofstraat – Om 't Hof – Hofplein. De huidige rijrichting op de Hoogstraat-oost dwingt autoverkeer vanuit de Hoogstraat west de Hofstraat in. Dit zorgt ervoor dat autoverkeer zich op de gewenste ontsluiting begeeft richting de N228. Wanneer de rijrichting in de Hoogstraat-oost omkeert, stimuleert dit de route Hoogstraat – Waterpoort – Boslaan – Wilhelminastraat – Burggraaf de Zwederlaan en Jan de Rijkelaan naar de N228. Deze ontsluiting houdt autoverkeer langer vast in de stad en zorgt ervoor dat niet de kortste route gereden wordt richting de N228. Dit komt niet overeen met de binnenstadsvisie en mobiliteitsvisie.

Fietsers en voetgangers

In de visie binnenstad 2030 wordt het belang van fietsers en voetgangers benadrukt. De binnenstad wordt een ruimte waar een goede balans is tussen verblijven en verplaatsen. Hierbij krijgen fietsers en voetgangers voldoende ruimte en is de auto slechts te gast. Dit is in lijn met het STOMP-principe wat is vastgelegd in de visie binnenstad 2030. Hierin wordt stappen (voetgangers) en trappen (fietsers) zoveel mogelijk gestimuleerd.

De kortere routes door de binnenstad die momenteel door autoverkeer gebruikt worden, maken ook onderdeel uit van het regionale fietsnetwerk, de route voor vrachtwagens en calamiteitendiensten. De kaart met de fietsintensiteiten laat zien dat de Doeldijk, IJsselbrug, Onder de Boompjes, Waterpoort, Mastwijkerdijk en Burggraaf Zwederlaan veel gebruikte fietsroutes zijn (Zie fig. 2.5). Deze straten komen overeen met straten die door auto's gebruikt worden wanneer deze een andere route nemen dan de gewenste N-wegen. In evaluaties van de binnenstad komt naar voren dat fietsers zich onveilig voelen in de binnenstad. Dit heeft te maken met de (grote) aanwezigheid van auto's. Vooral in spitsuren zijn de smalle wegen en de brug niet in staat het verkeer van fietsers en auto's op een veilige manier te verwerken.



Figuur 2.5 Fietsintensiteit Montfoort 2025

In figuur 2.6 is te zien dat de Hoogstraat-oost het gedeelte is van de Hoogstraat waar de fietsintensiteit het hoogst ligt. Het doel is de verkeersstromen van fietsen en auto's in de binnenstad zoveel mogelijk te scheiden. Zeker op de wegen waar de fietsintensiteit hoog ligt. In de huidige situatie rijdt er minder verkeer door de Hoogstraat-oost. Wanneer de rijrichting omdraait, neemt de auto intensiteit toe.



Figuur 2.6 Fietsintensiteit Hoogstraat

De voornaamste winkelstraten voor voetgangers zijn de Hoogstraat en de Keizerstraat. Ook in de visie 2030 worden deze straten specifiek genoemd. Het beleid is gericht op het zo vriendelijk mogelijk maken voor voetgangers. Een van de gedachtes hierin is om op de Hoogstraat en Keizerstraat een winkelerf in te stellen. Wijzigingen in de binnenstad die een grotere autostroom teweegbrengen staan haaks op deze visie.

Verkeerstechnisch is de auto-intensiteit laag genoeg dat er geen advies is om de Hoogstraat en de Keizerstraat af te sluiten voor autoverkeer. Wanneer de visie om van deze straten een winkelerf te maken verder wordt onderzocht, moet er wel gekeken worden om auto's volledig te weren uit deze straten.

Pilot Hoogstraat

Als laatste bespreken we de proef in de Hoogstraat. Van 22 februari tot aan 17 april 2023 was de IJsselbrug gesloten voor autoverkeer, daarom is tijdens de sluiting een proef uitgevoerd met het tijdelijk omdraaien van de rijrichting in het oostelijk deel van de Hoogstraat. Tijdens de proef maakte bijna 65% van de respondenten een verplaatsing met de auto door de Hoogstraat, de meeste automobilisten deden dit om boodschappen te doen of (meerdere) winkels te bezoeken.

Ook een deel reed met de auto door de Hoogstraat om van en naar huis of werk te gaan. Ongeveer 80% van de respondenten is zeer tevreden tot neutraal over de verkeerssituatie tijdens de proef voor fietsers en voetgangers. Onder de automobilisten zijn iets meer mensen ontevreden over de verkeerssituatie, 30% geeft aan (zeer) ontevreden te zijn. Over het belang van verplaatsingen met de auto door de binnenstad zijn de meningen verdeeld, we zien dat vooral ondernemers in het centrum dit erg belangrijk vinden. De inwoners van Montfoort (zowel binnen als buiten de binnenstad) hechten hier in mindere mate waarde aan.

Als laatste is de voorkeur voor een aantal mogelijke combinaties van maatregelen op de IJsselbrug en de Hoogstraat gepeild. Hieruit kwam naar voren dat het sluiten van de IJsselbrug met 34% het populairste scenario is, gevolgd door het scenario waarin de IJsselbrug tijdens de spits is gesloten (27%).

De data uit deze pilot is lastig te gebruiken voor deze evaluatie. De afsluiting van de IJsselbrug heeft veel invloed op de verkeersstroom in de binnenstad. Doordat er geen autoverkeer over de IJsselbrug kon rijden, was er een lagere verkeersstroom in de binnenstad. Normaal is een groot deel van de auto’s die uit het noorden komen en over de Hoogstraat rijden doorrijdend verkeer richting de N228. Tijdens de pilot was deze verkeersstroom niet aanwezig. Wanneer in de huidige situatie de rijrichting in de Hoogstraat-oost omdraait, komt er een grote verkeersstroom op gang die er ten tijde van de pilot niet was.

4. Mobiliteit-noord

Er is een studie uitgevoerd naar de mobiliteit van Montfoort-noord die zich momenteel in de afrondende fase bevindt. Hierin wordt gekeken naar de verkeersintensiteit die de wegen aankunnen. In dit onderzoek wordt met verkeersmodellen onderzocht wat de impact is van de diverse ontwikkelingen ten noorden van de Hollandse IJssel.

In het onderzoek zijn scenario's onderzocht. Deze scenario's laten mogelijk ongewenste intensiteiten zien op bepaalde wegen en de gevolgen van mitigerende maatregelen, zoals het afsluiten van de IJsselbrug of het veranderen van de rijrichting in de Hoogstraat-oost. Deze scenario's zullen ook van invloed zijn op de circulatie van de binnenstad.

Uit de eerste resultaten blijkt dat het afsluiten van de IJsselbrug leidt tot een lagere verkeersintensiteit op de Hoogstraat. Dat is in lijn met de doelstellingen uit zowel de binnenstadsvisie als de mobiliteitsvisie. De afsluiting van de brug kan daarmee een effectief middel zijn om een autoluwe Hoogstraat te realiseren.

Hoewel de IJsselbrug aantoonbaar invloed heeft op het aantal auto's in de Hoogstraat, staat dit los van de wenselijke rijrichting in het oostelijk deel van deze straat. Om de Hoogstraat veilig en bereikbaar te houden én bij te dragen aan een autoluwe binnenstad, is het belangrijk dat autoverkeer zo kort en efficiënt mogelijk wordt afgewikkeld richting de provinciale weg.

Een wijziging in de rijrichting van de Hoogstraat-oost zou, ondanks de afsluiting van de IJsselbrug, alsnog kunnen leiden tot een toename van autoverkeer in de binnenstad. Ook al is die toename waarschijnlijk minder dan toen de brug nog open was, past iedere maatregel die leidt tot méér verkeer in het centrum niet bij de huidige visies.

Mochten toekomstige aanpassingen aan de rijrichting van de Hoogstraat of de IJsselbrug plaatsvinden, dan is een hernieuwde evaluatie van de verkeerscirculatie in de binnenstad op zijn plaats, aangezien dit aantoonbaar invloed heeft op het andere wegvak.

5. Analyse per locatie

In dit gedeelte vindt er een analyse plaats per locatie. Hierin wordt gekeken hoe de huidige rijrichting op de Hoogstraat-oost invloed heeft op locaties in en rond de binnenstad. Ook wordt er geëvalueerd hoe een verandering van de rijrichting op de Hoogstraat-oost invloed heeft op locaties elders. De volgorde van locaties is vastgesteld aan de hand van de volgorde waarin de potentiële verkeersstroom ontstaat wanneer de rijrichting op de Hoogstraat-oost omdraait. Deze verkeersstroom begeeft zich vanuit het noorden door de binnenstad naar de N228.

De Doeldijk



De Doeldijk is een dijkweg waarvan voetgangers, fietsers en auto's gebruik maken en is de route naar een middelbare school. Het is ingericht als een fietsstraat met een smalle doorsnede. Aan weeszijde van de weg liggen passeerstroken van betonbakstenen zodat auto's elkaar kunnen passeren. Op de Doeldijk liggen 3 drempels. Door de ligging van de middelbare school is de fietsintensiteit hoog en is deze straat onderdeel van een groter fietsnetwerk. De verandering naar een fietsstraat heeft er niet (voldoende) voor gezorgd dat auto's "te gast" zijn en achter fietsers blijven. Ook is de Doeldijk een straat waar veel voetgangers zich bevinden. Dit zijn vooral scholieren die zich zuidelijke richting de bushaltes begeven in de binnenstad. De huidige rijrichting in de Hoogstraat-oost zorgt voor een verlaagde auto intensiteit op de Doeldijk. Zwakkere verkeersdeelnemers worden hierdoor meer beschermd. Wanneer de rijrichting gewijzigd wordt in de Hoogstraat, zal dit leiden tot meer verkeer op de Doeldijk dat zich zuidwaarts richting de binnenstad begeeft.

IJsselbrug



De IJsselbrug is een belangrijke verbinding tussen de Binnenstad en het Noorden van Montfoort, is onderdeel van een regionale fietsroute en ook de calamiteitenroute van de Brandweer. Het was een makkelijke route voor het autoverkeer van en naar het bedrijventerrein IJsselveld en de A12 richting Woerden. Door het instellen van eenrichtingsverkeer is de brug nu enkel van noord naar zuid toegankelijk voor autoverkeer. Dit heeft geleid tot een verlaagde stroom van auto's op de brug. Wel wordt deze verplichte rijrichting regelmatig geschonden. Autoverkeer dat de brug tegen de richting in neemt, zorgt voor confrontaties met overig verkeer.

De brug is niet breed, waardoor auto en fietsers (van twee richtingen) elkaar moeilijk kunnen passeren. Auto's onderling kunnen elkaar niet passeren op de brug, wat tot confrontaties leidt. De bocht vanuit het noorden naar Onder de Boompjes is krap en er geldt daarom een

lengtebeperking van 5 meter voor voertuigen. In de bocht van Onder de Boompjes de brug op, wanneer men tegen de richting in rijdt, is een paal en borden geplaatst om het lastiger te maken voor verkeer om deze bocht te nemen. Het is echter niet mogelijk om deze bocht nog verder te bemoeilijken omdat deze wel begaanbaar moet zijn voor hulpdiensten.

Het verkeersadvies" Verkeerscirculatie binnenstad Montfoort' (zie Bijlage) laat zien dat er veel negatie van de het inrijverbod op de brug plaatsvindt. Uit de "Evaluatie verkeerscirculatie Binnenstad Montfoort", blijkt dat weinig mensen de maatregelen als een verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid zien. De veelvoudige negatie van de rijrichting kan de voornaamste reden zijn dat de veiligheid niet is verbeterd. Dit is af te leiden uit de enquête van 2023 uitgevoerd door Mobycon.

Het wijzigen van de rijrichting in de Hoogstraat zal leiden tot een verhoogd autogebruik van de IJsselbrug. Dit is niet in lijn met de binnenstadsvisie 2030 van Montfoort waarin fietsers en voetgangers in de binnenstad centraal staan. Een verhoogde verkeersstroom op de IJsselbrug leidt tot meer confrontatie tussen autoverkeer en zwakkere verkeersdeelnemers. Dit heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid van de binnenstad voor fietsers en voetgangers.

Hoogstraat

De Hoogstraat is een winkelstraat gecombineerd met woonfunctie. Het is een smalle éénbaansweg met daarnaast ruimte voor voetgangers die nauwelijks van enige betekenis is. Dit zorgt ervoor dat auto's fietsers en voetgangers samenkomen op de weg en het dus meer een 'shared space' is dan een autoweg. Tevens wordt de voetgangersruimte gebruikt voor stalling van fietsen en reclameborden. Ook valt op dat enkele winkels hun verkoopwaar op de stoep stallen. Er is gebrek aan goede fietsstallingen, verspreid worden fietsen op de stoep en tegen de gevels geparkeerd. Voor bevoorrading van de winkels en bedrijven zien we vaker bedrijfsbussen en vrachtwagens stilstaan op de weg en dat hierdoor het doorgaand autoverkeer ook stilstaat. De voetgangers, fietsers en mindervaliden ervaren dan ook belemmeringen. Ondanks dat er een parkeerverbod geldt, staan er ook regelmatig auto's in de straat geparkeerd om even een boodschapje te doen. In de visie voor de binnenstad wordt getracht om dit gedeelte autoluw te maken en te kijken naar de optie om hier een winkelerf van te maken.

Hoogstraat - west

De Hoogstraat-west is een straat waarin verschillende vervoerstromen dezelfde ruimte benutten. Door beperkte ruimte aan de zijkant komen auto's, fietsers en voetgangers samen. Dit leidt tot een onveiligheidsgevoel bij zwakkere verkeersdeelnemers. Aan de Hoogstraat-west liggen verschillende winkels en horecavoorzieningen. De Hoogstraat-west is voor autoverkeer een eenrichting straat van west naar oost.



Aangekomen bij de oostkant van de straat zijn auto's verplicht rechtsaf te buigen de Hofstraat op. In de straat ligt de V85 snelheid op 21 km/h wat onder de toegestane snelheid ligt. In de evaluatie uitgevoerd door Mobycon (zie Bijlage) geven fietsers en voetgangers echter aan onveiligheid te voelen door de verhoudingsgewijs hoge snelheid van auto's. De verwachting is dat door het omdraaien van de rijrichting van de Hoogstraat-oost de intensiteit van doorgaand autoverkeer van de Hoogstraat-west zal toenemen. Dit botst met de visie van het autoluw maken van de binnenstad. Het doorgaand verkeer van auto's heeft geen bestemming in de straat, in tegenstelling tot fietsers en voetgangers die vaker wel een bestemming in de straat hebben. Uiteindelijk zal de verhoogde snelheid en de verhoogde intensiteit van auto's averechts werken op de visie 2030 van Montfoort, waarin het centrum autoluw moet worden. Ook de veiligheid van fietsers en voetgangers zal verslechteren in de Hoogstraat-west wanneer in de Hoogstraat-oost de rijrichting verandert.

IJsselpoort



De convergerende rijrichtingen in de Hoogstraat zijn bedoeld om het verkeer dat geen bestemming heeft in de binnenstad te weren. Door een lagere intensiteit van het autoverkeer neemt de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers toe, wat zorgt voor een verbetering van de functie als winkelstraat. Op dit punt komt een groot fietsnetwerk dat zich over de IJsselbrug en dan door de IJsselpoort begeeft, samen met autoverkeer dat zich over de Hoogstraat begeeft. Het is ook belangrijk om de voor- en nadelen van de huidige situatie en de alternatieve situatie goed in beeld te brengen van het fietsersperspectief. Fietsers die zich in de huidige situatie zuidwaarts begeven worden geconfronteerd met autoverkeer dat van beide kanten van de Hoogstraat kan komen. Autoverkeer komend van twee kanten is veelal onveiliger dan verkeer van één kant, omdat het voor een fietser onoverzichtelijker is. Dit gaat in de huidige situatie echter niet direct op. Dit heeft te maken met een verlaagde auto intensiteit en een verlaagde snelheid van auto's.

Door de convergerende rijrichtingen op de Hoogstraat is de auto intensiteit gedaald zoals ook te zien in Uitwerking tellingen binnenstad (zie Bijlage). Ook is de snelheid van auto's die zich over de Hoogstraat begeven lager dan wanneer het een doorgaande weg wordt.

Hoogstraat – oost

De rijrichting is van oost naar west. Voor dit gedeelte van de straat geldt hetzelfde als voor het westelijke gedeelte. De huidige verkeerscirculatie is bedoeld om het doorgaand verkeer te weren. Door de lagere intensiteit van het autoverkeer is dit bevorderlijk voor de veiligheid en toegankelijkheid. Echter valt op dat de er veel negatie van de rijrichting plaatsvindt. Waardoor het beoogd effect niet geheel gehaald wordt.



Dit gedeelte van de weg is ook onderdeel van vrachtwagen route. De huidige verkeerscirculatie zorgt voor een goede, evenwichtige en veilige verdeling van het vrachtverkeer over de binnenstad. Het omkeren van de rijrichting zal een hogere intensiteit van vrachtwagens tot gevolg hebben. Dat is dus niet bevorderlijk voor de bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid in de straat. Het meeste vrachtverkeer zal dan de route Waterpoort -Boslaan- Wilhelminalaan – Burggraaf Zwederlaan en de Jan de Rijke laan volgen. Dat is een langere route, maakt bovendien deel uit van een belangrijke fietsroute en gaat langs een basisschool.

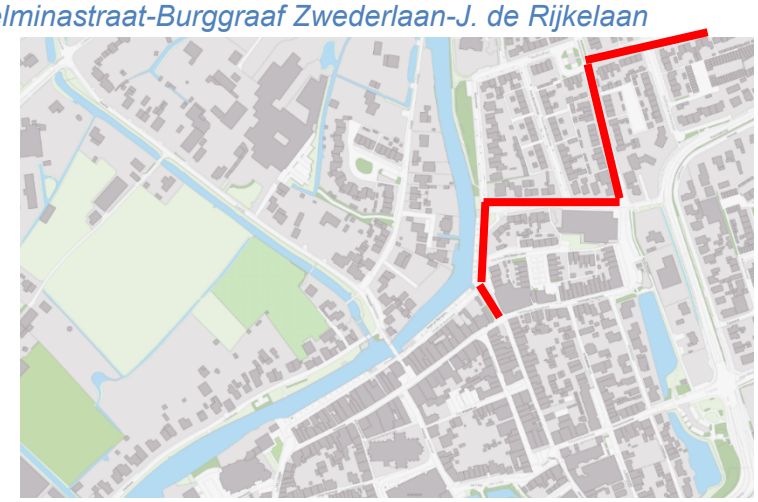
Calamiteitenroute

Het oostelijke deel van de Hoogstraat behoort ook tot de calamiteitenroute van de Brandweer. De brandweer loopt op dit moment tegen de grens van hun aanrijtijden aan. In de huidige verkeerscirculatie rijdt de brandweer met het verkeer mee. Indien de rijrichting wordt omgedraaid zou dit betekenen dat de brandweer tegen de rijrichting in zou moeten rijden. Dat mag omdat zij bij een uitruk met optische – en geluidsignalen voorrangsvoertuigen zijn. Voor het tegemoetkomend verkeer zijn in dit gedeelte van de straat geen uitwijkmogelijkheden. Het autoverkeer zou dan achteruit moeten rijden. Deze situatie kan voor (ernstige) vertragingen zorgen en is daarom niet bevorderlijk voor de bereikbaarheid van/door de hulpdiensten en de (verkeers)veiligheid.

Hoogstraat-oost tussen de Keizerstraat en Havenstraat.

In de huidige verkeerscirculatie is de het oostelijke gedeelte van de Hoogstraat in eenrichting en is er geen conflict tussen voertuigen. Bij het omdraaien van de rijrichting zou dit van dit gedeelte van de Hoogstraat in twee rijrichtingen toegankelijk moeten blijven om de Keizerstraat te bereiken. De weg is hier erg smal en er zijn geen uitwijkmogelijkheden voor voetgangers, fietsers, auto’s en vrachtverkeer. Tevens ligt dit weggedeelte tussen twee kruispunten met dichte bebouwing, waardoor er minder zicht is op het verkeer. Het omdraaien van de rijrichtingen zou daarom geen verbetering van de veiligheid en de toegankelijkheid als gevolg hebben.

Oostelijke route Waterpoort-Boslaan-Wilhelminastraat-Burggraaf Zwederlaan-J. de Rijkelaan



In de huidige verkeerscirculatie is de auto intensiteit aan de oostkant van de binnenstad laag. Auto's die de eenrichting op de Hoogstraat-oost negeren komen uit op de kruising van de Hoogstraat-oost – Havenstraat – Verlengde Hoogstraat – Waterpoort. Het kruispunt is krap gedimensioneerd. Er is nauwelijks ruime voor zwaar vrachtverkeer om de bochten te maken. Door de dichte bebouwing rondom het kruispunt is er beperkt zicht voor verkeer. Ook ligt er direct aan de noordzijde van dit punt een voetgangersoversteekplaats. Op deze kruising komen fietsers en voetgangers samen en is het overeenkomend met de visie taak om de auto intensiteit laag te houden. Wanneer de rijrichting wordt omgedraaid neemt de auto intensiteit op dit kruispunt toe. Wanneer auto's vanuit westelijke richting dit kruispunt betreden is het lastig om verkeer uit de Havenstraat tijdig te zien. Dit is geen wenselijke situatie.

De Boslaan – Wilhelminastraat – Burggraaf Zwederlaan – Jan de Rijkelaan is de route die auto's nemen wanneer men zich vanuit het noorden van Montfoort richting de N228 begeeft. Deze route kenmerkt zich door verschillende aspecten die het een onaangename route maken voor veel autoverkeer. Een druk verkeerspunt op de Boslaan rond de Albert Heijn. De smalle Wilhelminastraat waar auto's elkaar niet kunnen passeren. De Heeswijkschool die ligt aan de Burggraaf Zwederlaan. Het weren van auto's op deze straten is gewenst, niet enkel omdat dit overeenkomt met de visie voor de binnenstad, maar ook om deze route veilig te houden voor alle verkeersdeelnemers. Het veranderen van de rijrichting op de Hoogstraat-oost leidt tot een toename in auto intensiteit op dit traject. Dit is onwenselijk.

Over de veiligheid van de Burggraaf Zwederlaan en de Jan de Rijkelaan zijn klachten bekend en is er een verzoek van het college/ de Raad om de veiligheid te verbeteren. Dit is momenteel bij de provincie in onderzoek om te kijken welke maatregelen genomen moeten worden om het veiliger te maken. Het omkeren van de rijrichting zal zeker niet bevorderlijk zijn voor de veiligheid in meerdere straten. Daarnaast is de vraag of het omkeren van de rijrichting niet haaks komt te staan / zal kunnen staan op de uitkomst van het provinciale onderzoek.

Havenstraat



Tijdens de participatiebijeenkomst is het circulatieplan op aandringen van de ondernemersvereniging aangepast om de mogelijkheid te behouden om van het westen naar het oostelijke gedeelte van de stad te kunnen rijden. De zogeheten Bakker-Slager route. In de praktijk heeft dit geleid tot een sluiproute via de Havenstraat van het doorgaand verkeer door de binnenstad. De intensiteit van het verkeer en de snelheid van het autoverkeer is in deze straat toegenomen. Dit heeft geleid tot een daling van de veiligheid in de Havenstraat en het kruispunt op de Plaats. Het omkeren van de richting zal ervoor zorgen dat het sluipverkeer via de Havenstraat zal afnemen en daarmee ook de veiligheid zal verbeteren. De huidige verkeerssituatie is conform het vastgesteld beleid om de bereikbaarheid, veiligheid en de toegankelijkheid van de binnenstad te verbeteren en is erop gericht op de leefbaarheid in de binnenstad te verbeteren. Om de doelstelling te bereiken is het noodzakelijk om het doorgaand verkeer, verkeer dat geen bestemming in de binnenstad heeft, te weren. Dit is bereikt door de verkeerscirculatie voor auto's en vrachtverkeer aan te passen.

Keizerstraat



De Keizerstraat is onderdeel van de binnenstad van Montfoort waar veel winkeliers en ondernemers aan zijn gevestigd. De huidige rijrichting in de Hoogstraat-oost zorgt voor een verlaging in autoverkeer in de Keizerstraat. De huidige rijrichting zorgt ervoor dat de sluiproute Keizerstraat - Plaats – Vrouwenhuisstraat – Heeswijkerpoort niet meer bereikbaar is. In de huidige situatie wordt de Keizerstraat haast uitsluitend gebruikt door bestemmingsverkeer en is de straat aanzienlijk autoluwer dan de Hoogstraat.

6. Vergelijking huidige vs. alternatieve situatie

In de bijlage is schematisch weergeven wat de positieve en negatieve effecten zijn van de verschillende situaties. In dit schema is naar ‘bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid’, de uitkomsten van de enquête, en bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten gekeken. Het schema toont de sterke en zwakke punten van beide situaties. Het is belangrijk te erkennen dat de dat veranderingen in de Hoogstraat direct en indirect invloed hebben op andere locaties, zoals eerder is aangegeven. In de volgende twee paragrafen zijn de effecten ook woordelijk terug te vinden.

Gevolgen genomen maatregelen autoluw maken binnenstad

	Verkeer	Huidige situatie	Alternatieve situatie
Bereikbaarheid	Voetganger	+	-
	Fietser	+	--
	Auto	--	+
Veiligheid	Voetganger	o	--
	Fietser	o	-
	Auto	o	o
Toegankelijkheid	Voetganger	+	--
	Fietser	++	-
	Auto	+	++
Enquête	Bewoners	o	o
	Ondernemers	--	++
Overig	Nood- en hulpdiensten	+	--
Totaal		+3	-6

De maatregelen om de binnenstad autoluw te maken door onder andere de rijrichting in de Hoogstraat hebben de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers aanzienlijk verbeterd. Zij ervaren minder verkeersdrukte en kunnen zich makkelijker en veiliger door de stad bewegen. Automobilisten daarentegen moeten omrijden, vooral aan de noordkant van de IJsselbrug, omdat de binnenstad niet meer geschikt is voor doorgaand verkeer richting de N228. Dit is

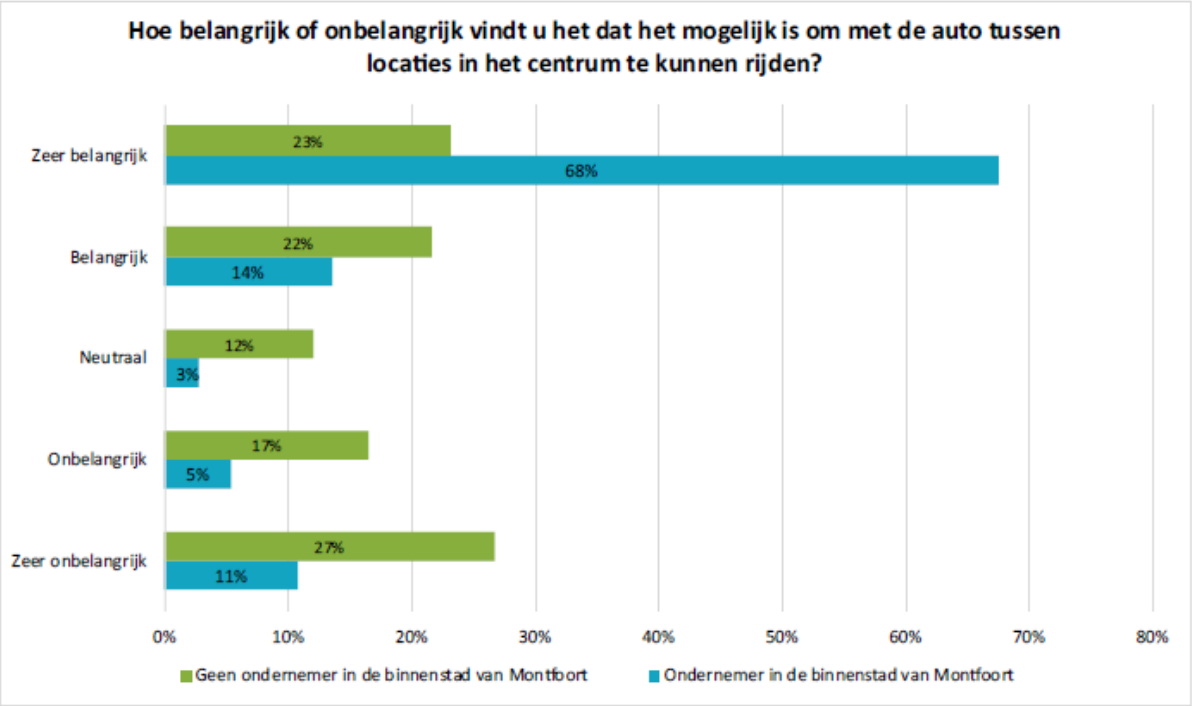
bewust gedaan om de binnenstad minder aantrekkelijk te maken voor autoverkeer en meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers, in lijn met de gemeentelijke visie.

De veiligheid in de binnenstad is verbeterd voor fietsers en voetgangers door het verminderen van autoverkeer. Echter, er zijn problemen met de naleving van de regels, vooral op de IJsselbrug en het oostelijke deel van de Hoogstraat. De beperkte handhaving draagt bij aan deze problemen. Het omkeren van de rijrichting op de Hoogstraat-oost vergroot het sluipverkeer. Dit leidt tot onveilige verkeerssituaties voor alle verkeersdeelnemers.

De toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers is verbeterd doordat zij minder hinder ondervinden van autoverkeer. Voor mensen die afhankelijk zijn van de auto, zoals ouderen en mensen met een handicap, is de toegankelijkheid echter afgenomen. Het omkeren van de rijrichting in het oostelijke deel van de Hoogstraat leidt tot meer autoverkeer vanuit het noorden van Montfoort, wat de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers vermindert. Dit heeft ook negatieve effecten buiten de binnenstad, zoals langs schoolroutes, en draagt niet bij aan de doelstelling van een "Recreatieve en Ontspannen stad".

Nood- en hulpdiensten geven aan de huidige rijrichting te prefereren. Sinds de rijrichting van de Hoogstraat-oost is omgedraaid, zijn er geen klachten binnengekomen vanuit de nood- en hulpdiensten over confrontaties met autoverkeer op dit wegvak.

Uit de enquête uitgevoerd door Mobycon (2023) geven respondenten een onduidelijke voorkeur over de rijrichting in het oostelijke deel van de Hoogstraat. Mobycon (2023) splitst de cijfers van respondenten op in bewoners en ondernemers. Hier blijkt namelijk een groot verschil in de gewenste rijrichting. Bewoners geven een wisselend beeld en hebben geen duidelijke voorkeur. Onder bewoners is de groep “zeer onbelangrijk” het grootst, gevolgd door de groep “zeer belangrijk”. In tegenstelling tot bewoners, blijkt uit dit onderzoek dat vooral ondernemers het zeer belangrijk vinden dat auto’s tussen locaties in het centrum kunnen rijden.



Figuur 6.1 Mobycon (2023) enquête binnenstad

7. Conclusie

De evaluatie verkeerscirculatie Hoogstraat-oost laat zien dat het omdraaien van de rijrichting veel invloed heeft op de binnenstad. De huidige circulatie is geremd. Het doel hiervan is het creëren van een autoluwe binnenstad. Dit geeft fietsers en voetgangers de ruimte om de binnenstad beter te beleven. De drie pijlers hierin zijn bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid. Deze drie factoren worden voor fietsers en voetgangers in de huidige situatie gewaarborgd.

Concluderend kan gezegd worden dat de huidige rijrichting op de Hoogstraat-oost zorgt voor een betere bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid van de stad. Dit is zowel in de straat zelf te merken, waar de confrontaties tussen autoverkeer en andere verkeersdeelnemers lager ligt, maar ook in de omliggende straten. Zo zorgt een verlaagde verkeersstroom vanuit het noorden richting de binnenstad ook voor een lagere auto-intensiteit op de Doeldijk. De Doeldijk is onderdeel van een belangrijke fietsroute en moet daarom zoveel mogelijk ontzien worden van autoverkeer.

Met de huidige genomen maatregelen worden auto’s gestimuleerd om de N204 en de N228 rondom de stad te nemen. Dit ligt in lijn met een autoluwe binnenstad. Wel zitten deze N-wegen aan de maximale capaciteit en is er filevorming rond de piekuren.

Door de oude kenmerken van de binnenstad kan er aan de straat weinig worden aangepast. De huidige verkeerssituatie in de Hoogstraat-oost is niet ideaal. Dit heeft niet te maken met de huidige rijrichting. Het heeft vooral te maken met het negeren van eenrichtingsverkeer. Dit leidt tot vervelende en dreigende situaties voor verkeersdeelnemers, maar belangrijker nog leidt het tot vertraging voor de hulpdiensten.

De conclusie is dat de huidige rijrichting in lijn ligt met de visie binnenstad 2030. Doorgaand autoverkeer wordt geweerd en buiten de binnenstad gehouden. Aanpassingen aan de rijrichting op de Hoogstraat-oost zorgen ervoor dat de verkeersstroom van autoverkeer toeneemt. Dit gaat in tegen de visie binnenstad 2030 en tegen de gemeentelijke en landelijke richtlijnen waarin binnensteden juist bereikbaarder, veiliger en toegankelijker voor iedereen moeten worden.

8. Aanbeveling

De aanbeveling die voortkomt uit deze evaluatie is om de huidige rijrichting te behouden. In de huidige situatie is de verkeerscirculatie geremd en wordt het autoverkeer ontmoedigd om door de binnenstad te rijden. Dit is in lijn met de visie die de gemeente heeft voor de binnenstad. Het grootste probleem met de rijrichting is momenteel dat er te veel autoverkeer de verplichte rijrichting op de Hoogstraat-oost (en de IJsselbrug) negeert. De oplossing moet gezocht worden in het verminderen van deze negatie. Hieraan kan voornamelijk handhaving van de verkeersregels sterk bijdragen.

Winkelerf

Om toe te werken naar de recreatieve en ontspannen binnenstad, binnenstadsvisie 2030, moeten er nog meer maatregelen genomen worden om van de Hoogstraat een bruikbare shared space te maken. Om deze shared space functionerend te krijgen, is het van belang dat het autoverkeer zich zoveel mogelijk aan de randen van de stad begeeft. Duidelijke bebording in combinatie met visuele of fysieke snelheidsremmers in de Hoogstraat kunnen zorgen voor de autoluwe binnenstad die is opgenomen in de verschillende visies. Wanneer er wordt toegewerkt naar een winkelerf is het aan te raden deze ingrepen te onderzoeken en te overwegen.

Parkeergelegenheid

Om autogebruik in de binnenstad te ontmoedigen, moet er genoeg parkeergelegenheid zijn aan de randen van de kern Montfoort. Inmiddels zijn er parkeergelegenheden in het oosten en zuiden van de stad gerealiseerd. Er wordt getracht om het nieuwe parkeerterrein in het westen aan de Julianalaan zo snel mogelijk te realiseren en is het parkeerterrein van het Pastoor Spaanplein kortgeleden opgeleverd. Deze locaties stimuleren het parkeren aan de randen, wat een verlaagde auto intensiteit met zich meebrengt in de Hoogstraat. Aanbeveeld wordt om het parkeren aan de randen te blijven stimuleren en te zoeken naar parkeergelegenheid aan de rand van de binnenstad. In de toekomst kan een parkeerterrein aan de noordzijde van de IJsselbrug sterk bijdragen aan het autoluw maken van de binnenstad.

Handhaving

Door de beperkt inzet van Handhaving en hierdoor een kleine pakkans is de negatie van de verkeersregels hoog. Dit heeft als gevolg dat momenteel de rijrichting op de Hoogstraat-oost veelal wordt genegeerd. Dit leidt tot gevaarlijke situaties voor onder andere hulpdiensten. Ook leidt het tot irritaties onder verkeersdeelnemers. Om goede uitvoering te geven aan het beleid (parkeerverbodzône, vrachtwagen route en blauwe zone) is handhaving een absolute pré. Recent is er meer gehandhaafd op de blauwe zone en direct werd opgemerkt dat er meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Het nemen van deze aanvullende maatregelen zal bijdragen aan een bereikbare, veilige en toegankelijke stad.