Memo Verkeer Amsteldijk Noord en Thamerkerk

Aan: Project herinrichting Thamerkerk
Van: Sebastiaan van Rossum
Betreft: Verkeer Amsteldijk Noord en Thamerkerk
Datum: 13-10-2026

1. Aanleiding

De gemeente Uithoorn werkt aan de herinrichting van de openbare ruimte rondom de Thamerkerk. De ambitie is om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te versterken door meer ruimte te creëren voor groen en verblijfskwaliteit en tegelijkertijd de verkeersveiligheid en de belevingswaarde van de omgeving te verbeteren. Een belangrijk onderdeel hiervan is het verminderen van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer dat langs de Thamerkerk rijdt. De Amsteldijk Noord vervult echter ook een ontsluitende functie voor woningen, bedrijven en de Thamerkerk zelf. Daarnaast maakt de route onderdeel uit van de gemeentelijke hoofdfietsstructuur. Hierdoor kan de weg niet zonder meer worden afgesloten en moet een afweging worden gemaakt tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit.

In een eerdere verkeerskundige notitie zijn vier varianten op een rij gezet. Variant A betreft het handhaven van de huidige situatie waarbij alle verkeer langs de Thamerkerk blijft rijden. Variant B gaat uit van éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer, terwijl fietsers in twee richtingen gebruik blijven maken van de route. Variant C voorziet in een situatie waarbij uitsluitend vrachtverkeer nog langs de Thamerkerk rijdt en personenauto's via de noordzijde worden ontsloten. Variant D gaat nog een stap verder en sluit de route fysiek af voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van vrachtverkeer via een fysieke voorziening zoals een verzinkbare paal. De varianten zijn beoordeeld op verkeersveiligheid, leefbaarheid, handhaafbaarheid, bereikbaarheid en beheerkosten. Op basis daarvan kwam variant C destijds als meest kansrijke oplossing naar voren, omdat hiermee het aantal verkeersbewegingen langs de Thamerkerk het sterkst wordt beperkt en tegelijkertijd de noodzakelijke bereikbaarheid voor vrachtverkeer behouden blijft.

Nader analyserend en kijkend naar de exacte uitwerking van variant C blijkt echter dat dit in de praktijk verschillende nadelen kent. Met name de juridische uitvoerbaarheid, de noodzakelijke uitzonderingen in de verkeersregelgeving, de handhaafbaarheid en het dagelijks beheer maken deze variant minder aantrekkelijk. Daarom wordt in deze vervolgnotitie onderzocht of variant B – éénrichtingsverkeer – een beter uitvoerbaar alternatief vormt, waarbij nog steeds vermindering van het gemotoriseerde verkeer langs de Thamerkerk wordt bereikt.

2. Uit te werken voorkeursvariant: Variant B, éénrichtingsverkeer

Variant C houdt in: een geslotenverklaring uitsluitend voor personenauto's, waarbij vrachtverkeer wordt uitgezonderd. Dit vraagt om een complexe combinatie van verkeersborden, uitzonderingen en mogelijk ontheffingen. Daarnaast is de naleving sterk afhankelijk van handhaving, terwijl de inrichting van de weg onvoldoende aansluit bij een dergelijke geslotenverklaring. Variant B, instellen van éénrichtingsverkeer, kent deze nadelen in veel mindere mate. Eénrichtingsverkeer kan eenvoudig worden vormgegeven met duidelijke verkeersbebording. Bovendien blijft de bereikbaarheid voor woningen, bedrijven en de Thamerkerk gewaarborgd, terwijl tegelijkertijd het aantal verkeersbewegingen langs de Thamerkerk afneemt. Hierover meer in H3.

Voor de beoogde werking is het van belang dat het éénrichtingsverkeer uitsluitend wordt ingesteld op het weggedeelte langs de Thamerkerk. Een éénrichtingsstructuur over de gehele Amsteldijk

Noord is niet noodzakelijk en levert naar verwachting geen aanvullende vermindering van de verkeersintensiteit op dit specifieke weggedeelte op, omdat dan ook alle adressen aan de oostkant van dit deel van de Amsteldijk Noord via de westkant zullen rijden. De rijrichting dient daarbij van oost naar west te worden ingesteld, met een geslotenverklaring aan de zijde van de J.A. van Seumerenlaan.

Een bijkomend voordeel van deze variant is dat de rijbaan aanzienlijk kan worden versmald. De huidige rijbaanbreedte bedraagt plaatselijk tussen de 6 en 7 meter. Bij éénrichtingsverkeer kan worden volstaan met een rijbaan van minimaal 3,50 meter breed. Hierdoor ontstaat substantieel meer ruimte voor vergroening en verblijfskwaliteit rondom de Thamerkerk.

3. Onderbouwing

Om het effect van éénrichtingsverkeer inzichtelijk te maken is een globale verkeerskundige berekening gemaakt op basis van de functies die aan de Amsteldijk Noord zijn gevestigd. Omdat voor dit deel van de Amsteldijk geen recente verkeerstellingen beschikbaar zijn, is gebruikgemaakt van CROW-kengetallen voor verkeersgeneratie. Deze methode geeft tevens een toekomstbestendige inschatting, omdat de verkeersgeneratie is gebaseerd op de aanwezige functies en niet op momentopnamen. De specifiek aanliggende bedrijven aan dit stuk van de Amsteldijk kunnen in de toekomst uiteraard veranderen, inclusief het verkeersaanbod/-intensiteiten.

Langs de Amsteldijk Noord bevinden zich in totaal 18 adressen. Hiervan liggen 7 adressen aan de oostzijde van het betreffende weggedeelte Amsteldijk Noord en waarbij het aannemelijk is dat het verkeer in de huidige én toekomstige situatie via de oostzijde van de Amsteldijk rijdt. Dit zijn de adressen Amsteldijk Noord: 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32. De verkeersbewegingen van deze adressen maken in principe, op het vrachtverkeer dat niet kan keren aan de weg na, geen of nauwelijks gebruik van het weggedeelte langs de Thamerkerk en zijn daarom niet relevant.

Van de overige 11 adressen is het aannemelijk dat zij via de westzijde van de Amsteldijk Noord rijden en daarmee langs de Thamerkerk. Dit zijn de adressen: Visserlaan 2, 4 en 6 en Amsteldijk Noord: 3, 7, 8, 8a, 18, 21, 22, 23. Op basis van de aanwezige woonfuncties, bedrijfsfuncties en bijeenkomstfunctie (kerk) is voor deze adressen een verkeersgeneratie berekend van 144 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Zie hiervoor de onderstaande tabel en ook de excel-bijlage.

Wanneer éénrichtingsverkeer wordt ingesteld, zal naar verwachting ongeveer de helft van deze verkeersbewegingen niet langer langs de Thamerkerk rijden. De berekende geschatte verkeersintensiteit op het betreffende wegvak neemt daardoor af tot 72 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Gezien de beperkte keer- en manoeuvreerruimte op de aanliggende percelen blijft het wenselijk dat vrachtverkeer de route langs de Thamerkerk kan blijven gebruiken. De hoeveelheid vrachtverkeer is niet specifiek in beeld gebracht, maar is bovendien ook niet relevant voor deze berekening, omdat deze in elke variant langs de Thamerkerk zal moeten kunnen blijven rijden.

	Oppervlakte BVO (in m2)	Aantal adressen	Per adres (m2)	**Verkeersgeneratie per etmaal**
Wonen	829	6	138	36
Industrie	1283	4	321	96
Kerk/bijeenkomst	287	1	287	11
				144

Tabel 1: Inschatting van de verkeersgeneratie van de aanwezige functies en m2 BVO o.b.v. CROW-richtlijnen.

4. Conclusie en advies

Op basis van de uitgevoerde analyse kan worden geconcludeerd dat variant B een goed evenwicht biedt tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid, uitvoerbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Hoewel variant C en D in theorie leiden tot de grootste afname van het gemotoriseerde verkeer, blijkt dat deze varianten in praktijk minder uitvoerbaar door complexere (verkeers)regelgeving en -bebording, noodzakelijke uitzonderingen en waarschijnlijke afhankelijkheid van handhaving.

Variant B vermindert de verkeersintensiteit langs de Thamerkerk naar verwachting met ongeveer 50%, in dit geval berekend van 144 naar 72 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Daarmee resteert een (zeer) beperkte verkeersbelasting op dit deel van de Amsteldijk Noord. Tegelijkertijd blijft de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en de Thamerkerk gewaarborgd. Daarnaast maakt éénrichtingsverkeer het dus mogelijk de rijbaan aanzienlijk te versmallen. Hierdoor ontstaat ruimte voor vergroening en een hoogwaardigere verblijfskwaliteit rondom de Thamerkerk.

Op basis van effectiviteit en een werkbare uitvoering wordt daarom op verkeerskundig vlak aanbevolen variant B (éénrichtingsverkeer) nader uit te werken. Onderstaande figuur verduidelijkt waar op de Amsteldijk Noord de situatie verandert.

Figuur geadviseerde verkeersstructuur:



Bronvermelding:

CROW (2024). Parkeerkencijfers 2024– H4 Kencijfers wonen, werken en voorzieningen. CROW-publicatie 744. Ede: CROW.