

Datum vergadering : 31 oktober 2019

Agendapunt : P 3.

Zaaknummer : 2019-060630

Programma : Wonen en Werken

Portefeuillehouder : J. Hazen

Commissie : Wonen & Werken

Onderwerp :

Bijlagen:

- Voorlopig Ontwerp infrastructuur dorpscentrum: toelichting en schetsontwerp d.d.25-7-2019
- Artist impression van Koningin Máximalaan ter hoogte van de Albert Heijn
- Kredietraming versie B van 20 augustus 2019 (**geheim**)
- Gebundelde reactienota d.d. 17-9-2019

Korte inhoud

De afgelopen jaren is intensief gezocht naar goede oplossingen voor het verkeer in het centrum van Uithoorn. Veel oplossingen waren alleen te realiseren door stevige fysieke ingrepen in de bestaande infrastructuur. Deze ingrepen hadden vergaande consequenties voor de ontwikkelmogelijkheden van de bouwlocaties in het centrum. Ook was er veel onzekerheid over de betaalbaarheid van de oplossingen. In november 2017 heeft de gemeenteraad van Uithoorn de visie 'Dorpshart aan de Amstel' voor het centrum van Uithoorn vastgesteld. In opdracht van de gemeenteraad bleef in deze visie de Koningin Máximalaan open voor verkeer in twee richtingen, met een route via de Prinses Irenelaan. Tijdens de uitwerking bleek deze route niet op te leveren wat ervan zou mogen worden verwacht. Hierdoor ontstond de noodzaak om opnieuw naar een oplossing te zoeken. Het integrale ontwerpteam kreeg de opdracht vrij te denken om zo te zoeken naar kwalitatief hoogwaardige, eenvoudige en dorpse oplossingen die de authenticiteit van Uithoorn zouden versterken.

Het ontwerpteam schetste een nieuwe verkeersstructuur. In deze structuur blijft het dorpscentrum open voor tweerichtingsverkeer, ook vanuit Amstelhoek. Maar dan met een uitstraling die past bij een dorpscentrum, groener en prettiger oogt, doorgaand verkeer ontmoedigt en een katalysator vormt voor ontwikkelingen in het centrum door externe partijen. Daarom krijgen de Koningin Máximalaan, de Laan van Meerwijk en een deel van de Thamerlaan een brede, verhoogde middenberm met een dubbele rij bomen en kleurige bloemen. Deze groene uitstraling geeft automobilisten het idee te gast te zijn in een verblijfsgebied en zijn rijgedrag daarop te moeten aanpassen. De brede trottoirs versterken dit beeld. Een aantal oplossingen als rotondes en verhoogde oversteekplaatsen verlagen de snelheid in het centrum en verhogen de verkeersveiligheid voor met name voetgangers en fietsers. Het ontwerp kenmerkt zich door vriendelijk ogende natuurlijke materialen, zoals natuursteen en gebakken klinkers.

Aan de Raad.

Inleiding/aanleiding

Voor u ligt het voorlopig ontwerp, de kredietraming en het kredietvoorstel voor de nieuwe verkeersstructuur voor het dorpscentrum van Uithoorn. Deze verkeersstructuur is een belangrijk project voor de integrale herontwikkeling van het dorpscentrum van Uithoorn. Voor deze herontwikkeling is in 2010 het 'Masterplan Dorpscentrum' vastgesteld en in 2017 de visie 'Dorpshart aan de Amstel'. In deze visie bleef in opdracht van de gemeenteraad de Koningin Máximalaan vanaf de Prinses Irenebrug tot de Laan van Meerwijk open voor verkeer uit twee richtingen. Het verkeer werd in deze visie met een route via de parkeerplaats bij de COOP en de rotonde op de Thamerlaan afgewikkeld. Bij de uitwerking van deze route, ontstonden een aantal knelpunten en nieuwe inzichten, die aanleiding vormden voor een integrale heroverweging van de toen gekozen verkeersstructuur. De belangrijkste knelpunten waren:

- Uit verkeersonderzoek bleek dat de doelstelling om het doorgaand verkeer verder te reduceren maar zeer beperkt zou worden gerealiseerd (circa 10%).

- Het woon- en leefklimaat voor de woningen langs de Prinses Irenelaan zou in onaanvaardbare mate afnemen door een grote toename van het verkeerslawaai.
- De verkeersstructuur bood geen verkeersveilige en ruimtelijk aanvaardbare oplossing voor de bereikbaarheid en bevoorrading van de twee bestaande supermarkten in het dorpscentrum.

Medio 2018 zijn we daarom gestart met een nieuw integraal ontwerpproces met als inzet een nieuwe verkeersstructuur met een zo optimaal mogelijke balans tussen verkeersveiligheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Deze verkeersstructuur moet bovendien als katalysator werken voor ondernemers en projectontwikkelaars die vastgoed willen ontwikkelen dan wel revitaliseren. Tot slot willen we met de nieuwe verkeersstructuur werk met werk maken. Dit betekent dat we de aanleg van de nieuwe infrastructuur combineren met de vervanging van oude rioolleidingen en kabels en leidingen, het afkoppelen van regenwater en een waterkeringsopgave van Waternet.

Het gemaakte schetsontwerp is vervolgens vertaald in een civieltechnisch Voorlopig Ontwerp (VO) met een bijbehorende kostenraming. Deze stukken liggen nu voor ter vaststelling, samen met het voorstel om een krediet te voteren voor de verdere voorbereiding en realisatie van de nieuwe verkeersstructuur.

Het voorlopig ontwerp: uitgangspunten en hoofdkeuzes

Uitgangspunten

De belangrijke uitgangspunten voor het ontwerpteam bij aanvang van het ontwerpproces waren;

- een dorpse en groene uitstraling van het nieuwe centrum;
- hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit;
- een éénduidig, eenvoudig en rustig beeld van de openbare ruimte;
- een voor de aanliggende te ontwikkelen/transformeren bebouwing inspirerend en voorwaardenscheppende inrichting.

Hoofdkeuzes

Vanuit deze uitgangspunten heeft het ontwerpteam een aantal hoofdkeuzes gemaakt voor de afwikkeling van het verkeer en een ontwerp met een monumentale groenstructuur en hoogwaardige bestratingen. Ook is veel aandacht besteed aan de detaillering van de rotondes en oversteekplaatsen. Deze hoofdkeuzes lichten we graag toe.

Verkeerskundige hoofdkeuzes

Allereerst hebben we vanuit de genoemde uitgangspunten en de resultaten van onderzoek naar verschillende verkeerskundige scenario's enkele verkeerskundige hoofdkeuzes gemaakt. Aan de hand van deze keuzes heeft het integrale ontwerpteam het definitieve schetsontwerp en het voorlopig ontwerp uitgewerkt. De belangrijkste verkeerskundige hoofdkeuzes zijn:

1. Handhaven van de bestaande structuur van de Laan van Meerwijk, Thamerlaan en de Koningin Máximalaan, met introductie van een scheiding van rijbanen met fietsstroken en brede groene middenbermen.
2. Een rotonde met éénrichtingsverkeer fietsstroken op de kruising tussen de Koningin Máximalaan en de Laan van Meerwijk.
3. Een rotonde op de kruising tussen de Koningin Máximalaan en de Admiraal van Ghentlaan, met een aansluiting voor fietsverkeer op het Zijdelveld
4. Een voorrangskruising op de kruising tussen de Thamerlaan, Prinses Irenelaan en Prinses Christinalaan.
5. Verplaatsen van de bushalte en herinrichting van de Laan van Meerwijk tussen het gemeentehuis en het Amstelplein.

Ad 1: handhaven van de bestaande verkeersstructuur

De Koningin Máximalaan, Laan van Meerwijk en Thamerlaan behoren tot de hoofdinfrastructuur, omdat deze wegen hoofdzakelijk plaatselijk, doorgaand verkeer bevatten. Bij de vaststelling van de visie 'Dorpshart aan de Amstel' heeft de gemeenteraad opdracht gegeven het tweerichtingsverkeer op de Koningin Máximalaan vanaf de Irenebrug tot de Laan van Meerwijk te handhaven. Om alle soorten verkeer in twee richtingen via de hoofdinfrastructuur op een veilige manier af te wikkelen en doorgaand verkeer te ontmoedigen, krijgen Koningin Máximalaan, Laan van Meerwijk en Thamerlaan gescheiden rijbanen met aanliggende fietsstroken, brede trottoirs en een brede groene middenberm met monumentale bomen. Deze indeling past bij een dorpscentrum, is groen en zorgt ervoor dat het centrum als verblijfsgebied wordt ervaren. Ook beperkt deze indeling de gereden snelheid. Voetgangers en fietsers worden bovendien gelijkwaardiger aan het autoverkeer en er is meer aandacht voor hun veiligheid.

Ad.2: een rotonde met éénrichtingsverkeer fietsstroken

Op de kruising tussen de Koningin Máximalaan en de Laan van Meerwijk staan op dit moment verkeerslichten met voor elke aansluitende richting aparte opstelstroken. Dit neemt veel ruimte in beslag. Fietsers hebben daardoor weinig mogelijkheden om zich veilig op te stellen en rijden nu vaak tegen de rijrichting in of over de trottoirs. De kruising is bovendien ingericht als 50km/h-zone en oogt daardoor als een doorgaande weg zonder verblijfsfunctie. Een rotonde op deze plek sluit beter aan bij de nieuwe wegenstructuur met de groene middenbermen, aanliggende fietsstroken en brede trottoirs. Een rotonde verlaagt bovendien de gereden snelheid en vergroot de verkeersveiligheid. Zeker voor fietsers. Zij worden op de meest verkeersveilige en herkenbare manier –in één richting- over de rotonde geleid. Ook voetgangers kunnen bij de rotonde met voorrang veilig oversteken. Het vervangen van verkeerslichten door een rotonde heeft daarnaast als voordeel dat de onderhoudskosten afnemen.

Ad.3: een rotonde op de kruising tussen de Koningin Máximalaan en de Admiraal van Ghentlaan, met aansluiting van langzaam verkeer op het Zijdelveld

Bij de Admiraal van Ghentlaan komt een rotonde met een aftakking voor het langzame verkeer naar het Zijdelveld. Deze rotonde heeft meerdere voordelen:

- De rotonde vergroot de verkeersveiligheid voor met name het langzame verkeer. Door de rotonde kunnen de fietspaden vanuit het zuidelijk deel van de Koningin Máximalaan namelijk goed en verkeersveilig worden aangesloten op de rotonde bij de Laan van Meerwijk. De fietsers die naar het centrum willen, worden op de nieuwe rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan naar het Zijdelveld geleid. Via het Zijdelveld rijden ze op een logische manier de éénrichtingsfietsstrook op de rotonde bij de Laan van Meerwijk op.
- De ontsluiting van het Thamerdal verbetert door de komst van een rotonde. Via de nieuwe rotonde kan verkeer immers vanuit elke richting van en naar de wijk rijden. Dit zal de verkeersdruk op bijvoorbeeld de Prinses Christinalaan verminderen.
- De rotonde verlaagt de gereden snelheid op de Koningin Máximalaan structureel.
- Door de komst van de rotonde wordt het doorgaand verkeer over de voormalige N201 verder vertraagd. Dit vermindert het doorgaand verkeer en verhoogt de nieuwe uitstraling van het dorpscentrum als verblijfsgebied. Deze investering in de Koningin Máximalaan is een no-regret-investering, die zal passen in de nog op te stellen mobiliteitsvisie.

Het college heeft ervoor gekozen om de hiervoor genoemde oplossing in het Voorlopig Ontwerp op te nemen. Naast de gekozen oplossing zijn er nog andere ontwerp oplossingen, die we nog graag willen toelichten.

1. Nulvariant

In de nulvariant wordt het huidige tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van de Koningin Máximalaan aangesloten op aanliggende eenrichtingsfietsstroken van de nieuwe rotonde bij de Laan van Meerwijk/Koningin Máximalaan. Een aansluiting van een tweerichtingsfietspad op een rotonde met *aanliggende* fietsstroken in één richting leidt tot een onveilige verkeerssituatie. Goudappel Coffeng (adviesbureau mobiliteit en verkeer) noemt deze variant onacceptabel uit oogpunt van verkeersveiligheid. Hiervoor noemt het bureau twee redenen: (1) Fietsers die vanaf het tweerichtingsfietspad rechtsaf de rotonde op rijden hebben dan voorrang op het autoverkeer, maar auto's die hier de rotonde afrijden verwachten dit niet en hebben geen tijd en ruimte om te anticiperen

op deze fietsers. (2) Er ontstaat een grote kans dat fietsers tegen de richting in gaan fietsen op de rotonde (bijvoorbeeld richting de Thamerlaan), wat bij de in het ontwerp opgenomen aanliggende fietsstroken op de rotonde kans geeft op ernstige (frontale) conflicten tussen auto's en fietsers. Het nieuwe verkeersplan probeert juist aan gevaarlijke situaties een einde te maken.

2. Eenrichtingsfietspaden/-stroken langs de noord- en zuidzijde van de Koningin Máximalaan
In deze variant komen er langs de Koningin Máximalaan aan weerszijden vrij liggende eenrichtingsfietspaden of -stroken. Via deze paden of stroken kunnen fietsers veilig de rotonde bij de Laan van Meerwijk op- en afrijden. Aanleg van deze eenrichtingspaden/stroken kan alleen als de huidige rijbaan van de Koningin Máximalaan in de richting van de Prinses Christinalaan wordt verlegd, zodat het groene dijkje langs het Zijdelveld kan worden gespaard. Het opschuiven van de Koningin Máximalaan biedt de mogelijkheid om de weg anders in te richten en de snelheid terug te brengen naar 30 km per uur. In het kader van de wet geluidshinder is er wel er wel nog een toetsing nodig, gezien de korte afstand tot de woningen aan de Prinses Christinalaan. Deze oplossing wordt door de bewoners van het Zijdelveld als wenselijk gezien en is voor de fietsers ook een goede oplossing. Het vraagt echter wel een forse extra investering van ongeveer € 700.000 terwijl Zijdelveld de extra fietsers verkeerskundig en veilig kan afwikkelen.

3. Variant Prinses Christinalaan

Het fietsverkeer dat via de Koningin Máximalaan naar het centrum rijdt, zou ook door de Prinses Christinalaan kunnen worden geleid. De Prinses Christinalaan loopt namelijk op gemiddeld 75 meter afstand parallel aan de Koningin Máximalaan. Als fietsers via de Prinses Christinalaan naar het centrum fietsen, moeten ze op verschillende punten oversteken en voorrang verlenen aan het kruisend verkeer; bij de Admiraal Tromplaan en de nieuwe aansluiting op de Thamerlaan en de Prins Bernhardlaan. Bij het eerstvolgende groot onderhoud zal het huidige asfalt worden vervangen door klinkers, net als andere 30 km/h-wegen in Uithoorn. Dit sluit beter aan bij de functie en uitstraling van een woonstraat in een 30 km/uur zone. Door al deze extra kruisingen en het karakter van een woonstraat voldoet de Prinses Christinalaan niet aan de voorwaarden van een doorgaande hoofd fietsroute. Een dergelijke route heeft namelijk zo min mogelijk obstakels, veilige oversteekplaatsen en passend wegdek. In tegenstelling tot het Zijdelveld (circa 500 motorvoertuigen per etmaal) kent de Christinalaan, met haar erg smalle wegprofiel en een inrichting als erftoegangsweg in een 30 km/uur zone, een relatief hoge verkeersintensiteit (circa 1900 motorvoertuigen per etmaal). Verder is de route via de Prinses Christinalaan voor doorgaande fietsers (richting Amstelhoek en verder) ook geen logische route. Fietsers kiezen er dan eerder voor om al vanaf de Zijdelweg over het Zijdelveld te rijden in plaats van over de Prinses Christinalaan.

Ad.4: een voorrangskruising op de kruising tussen de Thamerlaan, Prinses Irenelaan en Prinses Christinalaan

Uit verkeerskundig onderzoek is gebleken dat als er een rotonde op de kruising tussen de Koningin Máximalaan en de Laan van Meerwijk komt, de huidige rotonde bij de Thamerlaan, Prinses Irenelaan en Prinses Christinalaan moet verdwijnen. Omdat de Thamerlaan veel drukker is dan de andere twee straten, kan op drukke momenten namelijk een wachtrij op deze rotonde ontstaan. Dit heeft ook effect op de doorstroming op de rotonde bij de Koningin Máximalaan en de Laan van Meerwijk, waardoor rijrichtingen geblokkeerd kunnen raken. Het werkt dan ook beter om van deze tijdelijke rotonde een voorrangskruising te maken met goede voorzieningen voor het kruisend fietsverkeer en de voetgangers. De brede middenberm geeft ruimte om de Thamerlaan rustig in 2 keer over te kunnen steken.

Ad 5: verplaatsen van de bushalte en herinrichting van de Laan van Meerwijk tussen het gemeentehuis en het Amstelplein.

De huidige bushalte met keerlus neemt op het Amstelplein veel ruimte in beslag. Door de komst van de rotonde op de Koningin Máximalaan kunnen bussen daar keren en kan de bushalte verplaatst worden naar een geschiktere locatie. Hiermee komt er veel extra ruimte beschikbaar om het Amstelplein echt als verblijfsgebied in te richten en te gebruiken. De Laan van Meerwijk krijgt dezelfde weginrichting als de Koningin Máximalaan met brede groene middenbermen en gescheiden rijbanen met aanliggende fietsstroken. Ter hoogte van het gemeentehuis komt een verkeersveilige oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers. Het Amstelplein kan na het verwijderen van de

keerlus opnieuw worden ingericht. Hiervoor wordt een nieuw ontwerp gemaakt dat deel uitmaakt van het plan voor de herinrichting van de openbare ruimte.

Hoofdkeuzes in het voorlopig ontwerp

De huidige infrastructuur wordt gekenmerkt door veel asfalt, weinig groen en een technische en functionele uitstraling. Deze aanblik past niet bij het streven om het centrum een dorps karakter te geven en de leefbaarheid te vergroten. De landschapsarchitect en de verkeerskundige hebben daarom intensief samengewerkt om niet alleen de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te optimaliseren, maar ook om de ruimtelijke kwaliteit een grote impuls te geven. Dit heeft geresulteerd in een hele groene uitstraling van de nieuwe verkeersstructuur. De beeldbepalende dubbele rij bomen in de nieuwe brede bloemrijke middenbermen zorgen voor een aantrekkelijker verblijfsklimaat in het centrum. De soms wat grootschalige architectuur binnen het centrum krijgt hierdoor een tegenhanger. Hoewel het onmogelijk is om de biodiversiteit in de vrije natuur te evenaren in een centrumgebied, boekt het nieuwe centrum ook hier vooruitgang. Tijdens de inloopavonden is gebleken dat dit door de inwoners enorm wordt gewaardeerd. Ook ontwikkelaars die straks in het centrum zullen bouwen, zijn positief over de plannen.

De materiaalkeuze van de voetgangersgebieden sluit aan bij de Waterlijn. Er worden weer gebakken klinkers en natuurstenen banden toegepast. Oversteekplaatsen, kruisingen en rotondes zijn zorgvuldig en gedetailleerd ontworpen. Eenvoud, simpele ogende ontwerp oplossingen, logische loop- en rijroutes, kleinschaligheid en duurzame materiaalgebruik zijn doelen geworden. De auto krijgt het gevoel te gast te zijn en het langzame verkeer krijgt meer ruimte en vrijheid. De ontwerpkeuzes zijn goed te zien op de artist impression in de bijlage.

Hoofdkeuze: verkeersstructuur is voorwaardenscheppend en zet de toon voor verdere ontwikkeling

De nieuwe groene verkeersstructuur vormt de basis voor de verdere ontwikkelingen in het centrum. Er zijn twee bouwlocaties die ontwikkeld moeten worden. De eerste locatie is de Irenelaanlocatie, gelegen tussen de Prinses Irenelaan en de Koningin Máximalaan. De tweede locatie is het Schansgebied. Voor deze locaties wordt op dit moment een stedenbouwkundig plan en een nieuwe grondexploitatie opgesteld. De herinrichting van de openbare ruimte vormt de verbindingsschakel van alle voorzieningen in het centrum en daarmee een belangrijk onderdeel van de centrumplannen. De openbare ruimte kan worden aangelegd na realisatie van de nieuwe infrastructuur.

Hoofdkeuzes voor begrenzing voorlopig ontwerp

Bij het uitwerken van het schetsontwerp naar het voorlopig ontwerp is uitgegaan van een nieuwe begrenzing van het dorpscentrum. We hebben hierbij onderscheid gemaakt tussen de infrastructuur als dragende structuur en de daaraan grenzende deelgebieden die ontwikkeld moeten worden door externe partijen. De gemeente zal ook in of rond deze deelgebieden het verblijfsgebied moeten inrichten. De Koningin Máximalaan, Laan van Meerwijk en Thamerlaan behoren tot de hoofdinfrastructuur, omdat deze wegen hoofdzakelijk plaatselijk, doorgaand verkeer bevatten. De Prinses Irenelaan behoort niet tot de hoofdinfrastructuur, maar wordt meegenomen omdat deze weg naast een toekomstige woningbouwontwikkeling ligt. De riolering wordt vervangen waardoor er kansen ontstaan om voor relatief lage kosten de straat een beter uiterlijk te geven. Bovendien wordt het te ontwikkelen gebied dan omsloten door een nieuw aangelegd openbaar gebied. Op basis van deze hoofdkeuzes is de begrenzing van het voorlopig ontwerp vastgesteld.

- De Prinses Irenelaan valt binnen het voorlopig ontwerp.
- De brug en Amstelhoek zijn buiten de begrenzing gelaten, omdat deze niet tot het grondgebied van de Uithoorn behoren. Uiteraard is er overleg met gemeente De Ronde Venen en de Provincie Noord-Holland over een goede aansluiting van het voorlopig ontwerp op de brug en Amstelhoek.
- De busopstelplaats op het Amstelplein zit wel in het voorlopig ontwerp. Omdat de bus op de nieuwe rotonde kan draaien, verdwijnt de keerlus en de bushalte van het Amstelplein. In het nieuwe ontwerp komt er een bushalte aan de kant van het gemeentehuis.
- Het weggedeelte tussen de beide nieuwe rotondes op de Koningin Máximalaan valt buiten het voorlopig ontwerp, omdat daar geen werkzaamheden plaatsvinden.

- Aan weerszijde van de rijstroken vallen de trottoirs bij bestaande gebouwen binnen het voorlopig ontwerp. Zo kunnen we het openbaar gebied op een goede manier laten aansluiten op de gevels.

Financiële overwegingen

De kredietraming

Op basis van het voorlopig ontwerp en uitgevoerde onderzoeken is een kredietraming gemaakt. De kredietraming bedraagt totaal € 9,3 mln. Een deel hiervan (2,3 mln.) bestaat uit vervanging van de riolering en wordt gedekt vanuit de post Planmatig onderhoud riolering. Daarnaast is dekking te verwachten vanuit onder andere subsidies. Deze kunnen echter pas op het moment van ontvangen in de begroting worden meegenomen. Dit betekent dat er voor een investeringsbedrag van 7mln dekking benodigd is. Dit wordt onder het kopje 'effect op de begroting' verder toegelicht.

Post onvoorzien

Er is een flinke post onvoorzien opgenomen in de kredietraming van circa 25% voor nader te detailleren zaken. Dit is voor de fase waarin het project nu zit gebruikelijk, omdat de onderzoeken nog niet helemaal zijn afgerond en nog met diverse vergunningverlenende instanties overlegd moet worden. Hierdoor kan nu nog niet met een kleiner percentage onvoorzien rekening worden gehouden. Naarmate het project dichter richting uitvoering komt, zullen meer zaken bekend zijn en kan het percentage onvoorzien kleiner worden.

Onderhoud en Riolering

Vanuit de post 'groot planmatig onderhoud riolering' wordt een bijdrage van 100% gegeven aan het vervangen van het bestaande gemengde rioolstelsel. Vanuit dezelfde post wordt een 100% bijdrage geleverd aan het aanleggen van een nieuw regenwaterriool en voor de klimaat-adaptieve maatregelen voor de afvoer van het regenwater. Deze bijdrages zijn samen circa 2,3 mln. Een kanttekening voor de bijdrage van de posten voor de riolering is dat deze afhankelijk zijn van het aantal meter riolering dat vervangen dan wel nieuw wordt aangelegd. In de posten voor groot planmatig onderhoud aan kunstwerken, verlichting, groen en wegen zijn geen middelen beschikbaar voor dekking van de nieuwe verkeersstructuur

SLS

De Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) heeft 27 september 2019 bekend gemaakt dat zij een bedrag van 1,5 mln. hebben gereserveerd voor het project dorpscentrum Amstelplein. Een bedrag van € 500.000 is toegekend aan dit eerst onderdeel van de ontwikkeling van het dorpscentrum. Door de subsidie van de SLS kan de infrastructuur kwalitatief hoogwaardig en met een groene uitstraling/inpassing worden uitgevoerd.

Vervoerregio

De Vervoerregio Amsterdam kan vanuit haar verschillende investeringsprogramma's een financiële bijdrage verlenen aan projecten. Op dit moment beoordelen we samen met de Vervoersregio of de nieuwe verkeersstructuur aansluit bij de afzonderlijke programma's die een bijdrage leveren aan algemene verkeersveiligheid, stimulering van de fiets, openbaar vervoer en veilige inrichting van de infrastructuur voor auto's. De hoogte van de financiële bijdrage is op dit moment nog niet duidelijk.

Bijdragen van Waternet

Het Zijdelveld, de Koningin Máximalaan en de Thamerlaan zijn in de legger van het Hoogheemraadschap AGV aangemerkt als waterkering. Op dit moment liggen enkele in het voorlopig ontwerp meegenomen weggedeeltes van deze waterkering te laag. Het gaat met name om de kruising tussen de Koningin Máximalaan en de Laan van Meerwijk en om de aansluiting op de Thamerlaan. Als deze weggedeeltes bij de herinrichting meteen op de juiste hoogte worden gebracht, draagt het Hoogheemraadschap bij aan de kosten van de ophoging. De hoogte van de bijdrage is afhankelijk van de uitwerking.

Indirecte financiële voordelen

De huidige Verkeersregelininstallatie (VRI) bij de voetgangersoversteekplaats en de kruising tussen de Koningin Máximalaan en de Laan van Meerwijk komen niet meer terug in het ontwerp. De oversteekplaats wordt verhoogd aangelegd en de genoemde kruising wordt uitgevoerd als rotonde. Naast de verkeersveiligheids- en andere verkeerskundige voordelen die een rotonde met zich mee brengt, zorgt het ook voor een flinke besparing op toekomstige investeringen en onderhoudskosten. Immers, de Verkeersregelininstallatie (VRI) hoeft niet meer elke 15 jaar vervangen te worden. Verder worden door vervangingen van lichtmasten met armaturen, bebordingen, wegverhardingen met wegfundatie voor de komende jaren ook de groot planmatige onderhoudskosten voor dit gebied teruggebracht. Daar tegenover staat dat de nieuwe inrichting ook extra onderhoudskosten met zich mee kan brengen voor met name het groen.

Effecten voor de begroting

In de Kadernota 2020 is onderstaande aankondiging gedaan:

“Ontwikkeling Dorpscentrum infrastructuur

Door het verkeer in het dorpshart opnieuw in te delen leggen we de basis voor een centrum van Uithoorn dat vriendelijker, groener en dorpser oogt en doorgaand verkeer ontmoedigt. In 2019 wordt met een raadsvoorstel voor de herinrichting van de infrastructuur Dorpscentrum een investeringskrediet gevraagd. Een ruwe inschatting op dit moment is dat er een bedrag van tussen de 3 en 5 miljoen nodig is, rekening houdend met de bijdrage van de SLS en subsidie van de vervoerregio. De werkzaamheden worden gecombineerd met planmatig onderhoud aan de (ondergrondse) infrastructuur (riolering). Dit bedrag is een eenmalige investering die moet worden gekapitaliseerd, dus dit worden structurele lasten. Naar verwachting gaan de structurele lasten vanaf 2022 lopen.”

Deze raming was gebaseerd op de reële kosten na aftrek van dekkingsmogelijkheden vanuit Planmatig onderhoud rioleringen en subsidies. In de kadernota 2020 en ook de (concept) programmabegroting 2020 is vooruitlopend op het raadsvoorstel-besluit een investeringsbedrag geraamd in de begroting van € 3 mln. in 2021. De hiermee gepaard gaande jaarlijkse kapitaallasten (€ 0,2 mln) zijn vanaf 2022 in de begroting opgenomen.

Op basis van het nu voorliggende voorstel moet echter rekening worden gehouden met een investeringsbedrag van € 9,3 mln. Van het genoemde investeringsbedrag heeft € 2,3 mln. betrekking op de riolering. Hiervoor is dekking binnen het GRP-6. Dit betekent dat er voor een investeringsbedrag van € 7,0 mln. dekking benodigd is. In de begroting is voorlopig rekening gehouden met een investering van € 3,0 mln. Dat betekent een aanvullend krediet van € 4,0 mln. benodigd is. Een deel hiervan kan worden gedekt uit bijdragen vanuit de SLS en naar verwachting de Vervoersregio Amsterdam en dergelijke.

Om het project te realiseren is een bedrag nodig van € 7 mln. De afschrijvingstermijn bedraagt 25 jaar zodat de jaarlijkse afschrijvingskosten bijna € 0,3 mln. bedragen. Op dit moment is de rente extreem laag, zodat de jaarlijkse kosten feitelijk beperkt blijven tot de genoemde jaarlijkse afschrijvingskosten.

De gemeentelijke financieringssysteem gaat echter wel uit van een rentecomponent die momenteel 3% bedraagt. De jaarlijkse rentekosten bedragen dan € 0,2 mln. De totale jaarlijkse kosten van afschrijving en rente, bedragen dan 0,5 mln. Hiervan is al 0,2 mln. opgenomen in het meerjarenbeleid. Voor de aanvullende kapitaallasten van € 0,3 mln. zal in de begroting van 2022 dekking moeten worden gezocht.

Daarvoor moeten verschillende zaken worden onderzocht. De kapitaallasten bestaan uit rente en afschrijvingen. Gezien de huidige markrente (0%) is te verwachten dat onze werkelijke rentekosten niet of nauwelijks zullen toenemen. Bij een lagere rente wordt de gemeentelijke interne rekenrente verlaagd. Dit heeft invloed op andere posten in de begroting. De uiteindelijke effecten worden in samenhang met alle ontwikkelingen binnen onze gemeente nader bekeken. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan kunnen de totale lasten op de gemeentebegroting in werkelijkheid lager uitvallen.

Vooralsnog stellen we voor om het vraagstuk van de dekking van de aanvullende kapitaallasten van € 0,3 mln. mee te nemen in de kadernota 2021.

Financiële risico's en kanttekeningen

Na deze investering volgen er uit de ontwikkeling van de deelgebieden en bijbehorende grexen nog meer investeringen in het openbaar verblijfsgebied. Hiermee is nog geen rekening gehouden in de begroting. In de toekomst zal nader worden bepaald in hoeverre deze kosten kunnen worden gedekt uit resultaten van grexen, subsidies en bijdragen dan wel nieuwe investeringen vanuit de gemeente.

Juridisch, wettelijke procedures

Relatie met de geldende bestemmingsplannen

Het voorlopig ontwerp past vrijwel in zijn geheel in de bestemmingen verkeersdoeleinden en groen van de geldende bestemmingsplannen. Vanwege de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering" over een groot deel van het voorlopig ontwerp en de ligging nabij De Stelling zijn in ieder geval aparte omgevingsvergunningen, watervergunning en monumentenvergunning nodig. Voor enkele ondergeschikte onderdelen dient met een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure te worden afgeweken van het geldende bestemmingsplan.

Nog te nemen definitieve verkeersbesluit

Voor de nieuwe infrastructuur is een nieuw permanent verkeersbesluit nodig. In de fase van definitief ontwerp zal de exacte verkeerskundige situatie met bijbehorend borden- en belijningsplan duidelijk worden. Op basis hiervan kan het nieuwe verkeersbesluit worden genomen. Het huidige voorlopig ontwerp biedt de ruimte en vrijheid om in dit stadium keuzes te maken over bijvoorbeeld het al dan niet toelaten van vracht(bestemmings)verkeer en/of landbouwverkeer.

Relatie met juridische procedure 'verkeersbesluit tijdelijke inrichting Koningin Máximalaan'

Onlangs heeft de Raad van State uitspraak gedaan over het 'verkeersbesluit tijdelijke inrichting Koningin Máximalaan' dat nog was gebaseerd op het raadsbesluit van 2016. Het voorlopig ontwerp wijkt wezenlijk af van dit raadsbesluit. De uitvoering ervan komt met dit nieuwe voorlopig ontwerp dan ook in een nieuw perspectief te staan. Wij zullen daarom, afzonderlijk van dit voorstel, een besluit moeten nemen over hoe we omgaan met dit verkeersbesluit. Daar zullen wij u te zijner tijd ook afzonderlijk over informeren.

Communicatie/Participatie/externe reacties

Voor de communicatie rondom de nieuwe verkeersstructuur hebben we gekozen voor een aanpak op maat. Dit betekent dat we de doelgroepen op verschillende participatieniveaus hebben betrokken bij de uitwerking van de nieuwe verkeersstructuur. Het doel van de communicatie en participatie was informeren en raadplegen, afhankelijk van de doelgroep en fase van het project. De doelgroepen die direct bij het plan betrokken waren, hebben we geïnformeerd en/of geraadpleegd. De doelgroepen die minder direct betrokken waren, hebben we geïnformeerd over de plannen. Hierbij hebben we hen uiteraard de mogelijkheid gegeven ook mee te denken.

We hebben op deze manier de volgende doelgroepen geïnformeerd en/of geraadpleegd: gemeente De Ronde Venen, gemeente Nieuwkoop, Provincie Noord-Holland, Provincie Utrecht, LTO, Cumela, Werkgroep dorpscentrum, Buurtbeheer Centrum, Commissie Thamerlint, Dorpscomité De Hoef, Wijkcomité Amstelhoek, bewoners rond het plangebied, ondernemers rond Koningin Máximalaan, Winkeliersvereniging Amstelveen, VIB (bedrijvenkring De Ronde Venen), SUB, inwoners Uithoorn en De Kwakel, ondernemers Uithoorn en De Kwakel, inwoners/ondernemers Amstelhoek en de pers. Voor de communicatie en participatie met deze doelgroepen hebben we gebruik gemaakt van verschillende communicatiemiddelen: gesprekken, overleggen, brieven, nieuwbrief (digitaal), website uithoorndenktmee.nl, inloopbijeenkomsten, pagina in de Nieuwe Meerbode (edities Uithoorn en De Ronde Venen en de social media van de gemeente.

Onze belangrijkste vraag voor de participatie tijdens het traject was: wat vindt u als inwoner, ondernemer of bezoeker van Uithoorn van de nieuwe verkeersstructuur? We hebben deze vraag op

drie afzonderlijke momenten gesteld; in februari voor de verkeersstructuur exclusief de plannen voor de Prinses Irenelaan en de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan, in april voor de plannen voor de Prinses Irenelaan en de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan en tot slot in juni voor de aangepaste plannen voor de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan. Reageren kon alle drie de keren op de volgende manieren:

- via www.uithoorndenktmee.nl;
- door een e-mail te sturen naar: dorpscentrum@uithoorn.nl;
- door een brief te sturen naar: het College van Burgemeester en Wethouders.

In totaal zijn er meerdere reacties binnengekomen bij de gemeente. Deze reacties hebben we in drie reactienota's beantwoord. U vindt deze reactienota's gebundeld in de bijlage van dit raadsvoorstel.

Planning en voortgang

Lange termijnperspectief gehele centrumontwikkeling

Nadat in 2021 de infrastructuur is aangelegd, kunnen de afzonderlijke deelgebieden in zelfstandige processen worden gerealiseerd. De inrichting van de daaraan grenzende openbare verblijfsgebieden zal in samenhang daarmee moeten worden gepland. Het nieuwe dorpscentrum zal zich op deze wijze naar verwachting gedurende de komende 5 jaar vormen. Voor de ontwikkeling van de deelgebieden en samenhangende verblijfsgebieden wordt momenteel gewerkt aan afzonderlijke stedenbouwkundige plannen en grondexploitaties. Deze worden te zijner tijd ter vaststelling aan u voorgelegd.

Planning infrastructuur dorpscentrum

Voor de realisatie van de infrastructuur zal, direct na beschikbaarstelling van het krediet, het voorlopig ontwerp worden uitgewerkt in een definitief ontwerp (DO) en bestek. In de fase van het definitief ontwerp worden ook de benodigde vergunningprocedures gevoerd en de verkeersbesluiten genomen. Na de bestekfase kan het werk medio 2020 worden aanbesteed waarna de realisatie kan starten. In verband met de door Waternet te realiseren waterkeringsopgave en mogelijke andere ontwikkelingen (Uithoornlijn, realisatie De Rede, e.a.) zullen we in de fase van definitief ontwerp moeten onderzoeken of en op welke wijze fasering noodzakelijk is.

Risico's in de planning

Indien de waterkeringsopgave van Hoogheemraadschap AGV (uitvoeringsinstantie Waternet) daadwerkelijk gelijktijdig uitgevoerd moet worden, dan ligt het zeer voor de hand dat AGV haar opgave integreert in het definitief ontwerp en bestek voor de infrastructuur. In dat geval zullen we met AGV afspraken moeten maken over opdrachtgeverschap en kostenverdeling. Dit is een risico in de planning van zowel de voorbereiding als de realisatie.

Voorstel

- In te stemmen met het voorlopig ontwerp van de infrastructuur dorpscentrum d.d. 25-7-2019, versie B, kenmerk DCUH-ARC-SI-00-DR-CE-VO-1100.
- Een krediet beschikbaar te stellen van 9,3 miljoen euro welke als volgt is opgebouwd:
2,3 miljoen euro voor de riolering, deze wordt t.z.t. gedekt uit de reserve planmatig onderhoud)
3 miljoen euro welke reeds is opgenomen in de concept begroting 2020
4 miljoen euro extra krediet
- De dekking van de aanvullende kapitaallasten van € 0,3 mln. mee te nemen in de kadernota 2021.

Burgemeester en wethouders van Uithoorn,

Raadsvoorstel

de secretaris,

de burgemeester,

(dhr. drs. E. M. Voorhorst)

(dhr. P.J. Heiliegers)