

Gebundelde reactienota
Verkeersstructuur dorpscentrum
Uithoorn

d.d. 17-09-2019

Inleiding

In de communicatie rondom de nieuwe verkeersstructuur hebben we de doelgroepen op verschillende participatieniveaus betrokken bij de uitwerking van de nieuwe verkeersstructuur. Onze belangrijkste vraag voor de participatie met de inwoners, ondernemers en bezoekers 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 dit document.

Verloop van communicatie en participatie

In februari zijn we met de communicatie rondom de nieuwe verkeersstructuur begonnen. Het ging hierbij om een deel van de plannen, omdat de plannen voor de inrichting van de Prinses Irenelaan en de geplande rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan op dat moment nog niet gereed waren. We hebben de doelgroepen op verschillende manieren geïnformeerd en geraadpleegd. Een belangrijk moment was de inloopbijeenkomst in het gemeentehuis. Deze bijeenkomst is goed bezocht. In totaal zijn er tijdens deze participatieronde 40 reacties binnengekomen bij de gemeente. Deze reacties hebben we in een reactienota beantwoord. U vindt deze reactienota in hoofdstuk 1.

In april hebben we de plannen voor de inrichting van de Prinses Irenelaan en de geplande rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan die het Zijdelveld gedeeld. Ook voor die plannen hebben we een inloopbijeenkomst georganiseerd voor bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden. Reageren kon weer op de eerder genoemde manieren. Ook voor de reacties die in deze fase van het traject binnen zijn gekomen, hebben we een reactienota gemaakt (hoofdstuk 2). Naar aanleiding van de binnengekomen reacties op de plannen voor de Prinses Irenelaan en de geplande rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan hebben we aangepaste plannen ontwikkeld voor de ontsluiting van het Zijdelveld. In deze aangepaste plannen komt er op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan geen aftakking naar het Zijdelveld voor autoverkeer. Er komt alleen een aftakking voor fietsers die van en naar het centrum van Uithoorn willen. Deze verbinding voor fietsers willen we heel compact maken, zodat er nauwelijks groen en parkeerplaatsen verdwijnen. Ook deze aangepaste plannen hebben we op diverse manieren gedeeld en tijdens een inloopbijeenkomst in juni voorgelegd aan bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden. De reactienota met de reacties op deze aangepaste plannen vindt u in hoofdstuk 3.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Reactienota Verkeersstructuur dorpscentrum Uithoorn	4
Hoofdstuk 2: Reactienota Ontwerp Prinses Irenelaan en rotonde Admiraal van Ghentlaan	17
Hoofdstuk 3: Reactienota Aangepast ontwerp rotonde Admiraal van Ghentlaan	25

Hoofdstuk 1

Reactienota Verkeersstructuur dorpscentrum Uithoorn (exclusief Irenelaan en rotonde Admiraal van Ghentlaan)

Inleiding

In maart 2019 hebben het nieuwe verkeersplan voor het centrum van Uithoorn gedeeld met bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden: via een advertentie in de Nieuwe Meerbode, de website www.uthoorndenktmee.nl, de gemeentelijke website, diverse (social) media en een inloopbijeenkomst in het gemeentehuis. Onze belangrijkste vraag: wat vindt u als inwoner, ondernemer of bezoeker van Uithoorn van het ontwerp? Reageren kon op verschillende manieren:

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

In totaal zijn er 40 reacties binnengekomen bij de gemeente. Hartelijk dank daarvoor. In deze nota hebben we alle binnengekomen reacties per thema geclusterd en van een reactie voorzien. Heeft u nog vragen over deze reacties? Aarzel niet en neem contact met ons op via dorpscentrum@uthoorn.nl.

Het vervolg

Op dit moment werken we verder aan de plannen. Zo bekijken we of en hoe we de reacties in de plannen kunnen verwerken. Ook zijn we verder gegaan met de schetsen voor de Irenelaan en de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan. Op 18 april van 17.00 – 18.00 uur bespreken we deze schetsen tijdens een inloopbijeenkomst in het gemeentehuis met de direct omwonenden en andere geïnteresseerden. We verwachten dat het voorlopig ontwerp in oktober in de gemeenteraad wordt besproken. Eind 2019 beginnen we dan met het definitief ontwerp, maken we een bestek en staat de aanbesteding voor de realisatie op de planning. Eind 2020 willen we beginnen met de aanleg van de nieuwe verkeersstructuur. Dit zal ongeveer een jaar duren. Natuurlijk houden we u op de hoogte van de voortgang.

Het plan in het kort

In november 2017 heeft de gemeenteraad van Uithoorn het plan 'Dorpshart aan de Amstel' voor het centrum van Uithoorn vastgesteld. In dit plan bleef de Koningin Máximalaan open voor verkeer in twee richtingen, met een route via de Prinses Irenelaan. Tijdens de uitwerking van het plan, bleek deze route niet op te leveren wat ervan werd verwacht. Daarom is er een nieuw verkeersplan geschetst. Hierin blijft het dorpscentrum open voor tweerichtingsverkeer, ook vanuit Amstelhoek. Maar dan met een uitstraling die bij een dorpscentrum past, groener en prettiger oogt en doorgaand verkeer ontmoedigt. Daarom krijgen de Koningin Máximalaan en de Laan van Meerwijk een dubbele rij bomen en een brede, verhoogde middenberm. Deze nieuwe, groene uitstraling van de Koningin Máximalaan, de Laan van Meerwijk en de Thamerlaan geeft automobilisten minder het idee van een doorgaande weg. De brede trottoirs versterken dit beeld. Een aantal oplossingen als rotondes en verhoogde oversteekplaatsen zorgt voor een lagere snelheid in het centrum. Voetgangers en fietsers worden gelijkwaardiger en er is meer aandacht voor hun veiligheid. Veel bloemen in de grasbermen zullen het centrum meer kleur geven.

Verkeersstructuur algemeen	Reactie van de gemeente
1. Het plan ziet er goed uit. 2. Wij zijn enthousiast over de groene inrichting voor het gemeentehuis. 3. In het algemeen is het plan een verbetering. De rotonde is een verbetering voor de fietsers. 4. Het plan in zijn geheel ziet er veelbelovend uit met de groene inrichting. 5. Op dit moment zijn de plannen voor verkeersstructuur en inrichting uit elkaar getrokken. Hierdoor lijkt er in het huidige voorstel geen rekening te zijn gehouden met het laden en lossen van huidige Coop. De huidige ontsluiting via de Raadhuisstraat lijkt in het voorstel niet meer opgenomen. De plannen voor verkeersstructuur en inrichting kunnen dus niet los van elkaar worden gezien.	1. Hartelijk dank voor het compliment! We wilden graag een groen plan maken en zijn erg blij dat het ook gelukt is en u dat waardeert. 2. Fijn om te horen dat u enthousiast bent over de groene inrichting! 3. Goed om te horen dat u het plan een verbetering vindt! 4. Goed om te horen dat het plan er veelbelovend uitziet! 5. Bevoorrading van de COOP blijft mogelijk. De ontkoppeling van de plannen voor verkeersstructuur en de invulling van de plangebieden maakt dat er nog flexibel kan worden omgegaan met de logistiek voor de huidige winkels. De huidige ontsluiting gaat via de Amstelstraat en Raadhuisstraat en kan in de verdere uitwerking van de plannen resulteren in een andere aan- en afvoerroute.
Fietsers	Reactie van de gemeente
1. In de huidige situatie leveren de 2 zijdige fietspaden problemen op, omdat men op de 1 zijdige fietspaden gewoon blijft rijden, tegen het verkeer in. Men doet dit ook op de rotonden. Daarom pleit ik ervoor alle geplande fietspaden zoveel mogelijk 1 zijdig uit te voeren. Met name de route vanuit de Meerwijk, over de laan van Meerwijk richting het Amstelplein. Ter hoogte van het gemeentehuis zijn 2 oversteekmogelijkheden richting het Amstelplein; bij de Boterdijk en bij het gemeentehuis. In verband met de veiligheid de oversteek bij het gemeentehuis laten vervallen, zodat al het overstekende verkeer alleen ter hoogte van de Boterdijk de Laan van Meerwijk kruist. Ook zou het aanleggen van twee 1 zijdige fietspaden langs de rest van de laan van Meerwijk onderzocht moeten worden. 2. Er zijn extra zebrapaden en verkeersremmende maatregelen in de Thamerlaan nodig. De huidige stand van zaken is gevaarlijk voor fietsers en moet met een paar verbeteringen op korte termijn ter verbeteren zijn. 3. De oversteek van fietsers op de rotonde zitten dicht op de rotonde. Deze moeten een autolengte vanaf de rotonde anders sta je in de weg voor de fietsers (Bernhardlaan- Thamerlaan). 4. Houd rekening met toerfietsen tussen brug en Dorpsstraat. Een 2-richtings fietspad op de brug zoals nu is beter. 5. Het voetpad is nu 3m breed ingetekend. Dit kan smaller, waardoor het fietspad breder kan. Geldt voor het eerste huis langs de Thamerweg, voor de AH en op de Máximalaan naar de Irenebrug.	1. In het nieuwe verkeersplan wordt het fietsverkeer richting de rotonde op de kruising Koningin Máximalaan / Laan van Meerwijk vroegtijdig van de tweerichtingsfietspaden naar de fietsstroken langs de rijbaan geleid. We willen immers een logisch, voorspelbaar en veilig gebruik van alle verkeersdeelnemers van de rotonde stimuleren. Hoe en waar de fietsers moeten oversteken, zullen we in de ontwerpfase verder uitwerken. Het aanpassen van de rest van de Laan van Meerwijk valt buiten de grenzen van dit project. 2. Extra zebrapaden of verkeersremmende maatregelen in de Thamerlaan zijn al eerder onderwerp van gesprek geweest met direct belanghebbenden. Zebrapaden en verkeersremmende maatregelen in de Thamerlaan vallen buiten de grenzen van dit project. 3. De rotonde op de kruising koningin Maximalaan / Laan van Meerwijk wordt veilig vormgegeven. Hierbij houden we ook rekening met de oversteekmogelijkheden voor fietsers. 4. Zowel toeristisch als gewoon fietsverkeer zal rijden via de fietsstroken langs de rijbanen. Op de Prinses Irenebrug gaan de fietsstroken over in fietspaden met eenrichtingsverkeer. Deze fietspaden zullen we op een veilige wijze aansluiten op de fietsinfrastructuur in Amstelhoek.

6. Op de brug is het pad aan de zuidkant nogal smal. Door de breedte optimaal te gebruiken (de hekjes aan de uiterste rand bijvoorbeeld) kan waarschijnlijk wel een bruikbaar fietspad ontstaan.	Bromfietsen gaan naar de rijbaan, waardoor het ook rustiger wordt op de fietspaden en -stroken. Op de kruising met de Dorpsstraat wordt de verkeerssituatie logischer en overzichtelijker, omdat er nog maar van één richting fietsers (vanaf de brug) kunnen komen. 5. Het voetpad van 3 meter langs de Thamerlaan kan wellicht smaller worden uitgevoerd, maar de fietspaden en – stroken hebben een standaardbreedte. 6. De inrichting van de fietspaden en het voetpad op de Prinses Irenebrug zullen we nog verder optimaliseren. Daar waar mogelijk zullen de hekjes langs de rijbaan nog meer richting de rijbaan worden verplaatst. De ruimte die hierdoor ontstaat, kunnen we dan voor het langzame verkeer gebruiken. Bromfietsen gaan bovendien naar de rijbaan, waardoor ook meer ruimte en rust voor fietsers zal ontstaan.
Voetgangers	Reactie van de gemeente
1. Het kruispunt Thamerlaan/Bernhardlaan/Irenelaan/Christinalaan is een belangrijke oversteekplaats voor fietsers en wandelaars vanuit Thamerlint en Thamerdal richting centrum en vice versa. De huidige rotonde met zebapaden, vervult een belangrijke rol om dit op een veilige manier te laten plaats vinden. In het nu voorliggende plan vervalt de rotonde en daarmee de veilige oversteekplaats. Wij pleiten nadrukkelijk voor behoud van het huidige zebra pad. Aanvullend hierop kan het kruispunt dusdanig ingericht worden, met bijvoorbeeld een andere kleur asfalt (zoals op meer plekken op het Thamerlint) zodat veiligheid vergroot wordt. 2. Het toepassen van smalle rijstroken in het eerste deel van de Thamerlaan vanaf de aansluiting met de rotonde maakt de weg veiliger, met name bij de oversteekplaats. Ook graag overstekend langzaam verkeer langs de volledige hoofdontsluiting faciliteren. 3. Graag een veilige voetgangeroversteek ter hoogte van het Kruidvat. Ook in de huidige situatie is de situatie voor voetgangers onveilig met betrekking tot oversteken van het fietspad. Graag aandacht hiervoor in de nieuwe situatie, zeker gezien de toenemende snelheid van de (elektrische) fietsen die met hoge snelheid van de Irenebrug af komen suizen. 4. Geen stoplicht bij oversteekplaats ter hoogte van de Dorpsstraat. 5. Graag bij kruising Laan van Meerwijk, bij Korte Boterdijk -Amstelplein zebapaden aanleggen.	1. De kruising van de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan met de Prinses Irenelaan wordt bij het verder uitwerken van de plannen nader uitgewerkt. Hierbij zullen we goed kijken naar een veilige oversteek voor langzaam verkeer tussen Thamerdal en het dorpscentrum. 2. Om ervoor te zorgen dat de wegen in het centrum dezelfde uitstraling krijgen, zijn de fietspaden en oversteekplaatsen overal hetzelfde, krijgen de rijbanen overal dezelfde breedte en de middenbermen een vergelijkbare opbouw. Dit zorgt bovendien voor voorspelbaar en veilig weggedrag. De verkeerssituatie voor het verdere verloop van de Thamerlaan en Prins Bernhardlaan vallen buiten de grenzen van dit project. 3. Bij het Kruidvat langs de Koningin Máximalaan komt geen extra oversteek voor voetgangers. Er komt immers een voetpad aan de andere kant van de Prinses Irenebrug. Bovendien zal de oversteek voor fietsers en voetgangers bij de Dorpsstraat sterk verbeteren. De straat tussen het Kruidvat en de Albert Heijn blijft een voetgangersgebied waar fietsers gedoogd worden. 4. De oversteek van de Dorpsstraat met de koningin Maximalaan zal geen stoplicht krijgen. 5. De oversteek voor langzaam verkeer bij de Korte Boterdijk over de Laan van Meerwijk zullen we veilig en groen uitvoeren. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen

Bochten minder scherp en lagere snelheid van auto's	we deze oversteek in meer detail uittekenen. Uitgangspunt is en blijft een verkeersveilige situatie voor alle verkeersdeelnemers.
Bomen en groen	Reactie van de gemeente
1. De boomkeus en de voorzieningen voor drooglegging bepalen het succes van het groen. Graag de juiste bomen kiezen en budget reserveren voor het snoeien. Details, technische uitwerkingen, m.n. door kwel is bij de geplande bomen cruciaal. 2. Ik ben benieuwd wat de opvolgende boom wordt i.p.v. essen langs de Koningin Máximalaan. Er komen n.l. steeds meer gaten en takbreuk. Ik stel graag mijn bomenkennis ter beschikking graag ter beschikking als boombeheerder van Wijdmeren. 3. Kunnen jullie het groen zoveel mogelijk bijen-, insecten- en vlindervriendelijk en voor (kleine) vogels aantrekkelijk maken? Laten we bij alle plannen dit aspect niet vergeten. Bloembollen in het voorjaar en hangende geraniums en petunia's in de zomer zien er leuk uit, maar betekenen niets voor deze 'doelgroep'. Ook het maaibeleid zou hierop moeten worden aangepast. Graag ook aandacht voor overstekende egels. 4. Fijn dat er wilde bloemen komen, voorstel voor klaprozen 5. Pleit voor paar keer verleggen van de wegas waardoor de groene inrichting meer beleefd wordt. 6. Ik ben hooikoortspatiënt en heb enorm last van boom- en graspollen. Een jaar geleden zijn wij op het Amstelplein gaan wonen omdat er hier niet zoveel bomen voor de flat staan. Dat scheelt behoorlijk. Nu staat er in uw nieuwe plan 'Verkeersstructuur centrum Uithoorn' dat u van plan bent om voor het Amstelplein twee rijen bomen neer te zetten. Zou u zo vriendelijk willen zijn om, als er bomen/struiken komen, géén windbestuivers zoals Hazelaars, Elzen en Berken etc. neer te zetten? Anders kunnen wij straks weer verhuizen. Als ik dichtbij dit soort bomen blijf wonen, word ik doof. Ik ben ook niet de enige hooikoortspatiënt. Twintig procent van de bevolking heeft er last van, dat geldt ook voor het winkelend publiek, denk ook eens aan ons.....	1. Een goede keuze van de boomsoort is belangrijk en dat geldt ook voor het creëren van goede bodemomstandigheden en waterafvoer. Bedankt voor de tip! We hebben de landschapsarchitect en het ingenieurbureau, die verantwoordelijk zijn voor de technische uitwerking, geïnformeerd over de opmerkingen. De landschapsarchitect zal contact opnemen met degene die deze opmerking heeft gemaakt. 2. Zoals gezegd, een goede boomsoort kiezen is belangrijk. Indien nodig, zullen we graag gebruik maken van uw kennis. 3. De bermen willen we graag bloemrijk maken. Daar horen ook bloembollen bij. We willen de bermen inderdaad aantrekkelijk maken voor insecten en dat geldt zeker voor bijen. Volgens onze informatie kunnen bloembollen hieraan bijdragen. Het is nog niet duidelijk of egels de bermen zullen bezoeken. Als dat het geval is, zullen we ons beraden over maatregelen. 4. We overwegen om stinzeplanten te gaan toepassen. We moeten nog bepalen welke soorten deel uitmaken van deze groep planten en of klaprozen hierbij passen. 5. We hopen dat de groene inrichting ook in het huidige ontwerp goed kan worden beleefd. Het verleggen van de wegas lijkt ons niet noodzakelijk en is moeilijk inpasbaar gezien de beperkte breedte van het wegprofiel. 6. We hebben nog niet bepaald welke boomsoorten in aanmerking komen. We zullen de landschapsarchitect informeren over de gevolgen voor hooikoortspatiënten van bepaalde boomsoorten.
Vrachtverkeer	Reactie van de gemeente
• Jammer dat vrachtwagens (nog) niet geweerd (kunnen) worden. • Één opstelstrook voor de vrachtwagens bij AH is onvoldoende. Voor het Kruidvat niet dezelfde strook gebruiken. • Hoogtebegrenzer plaatsen ter hoogte bij de oversteekplaats bij het Kruidvat.	De afwikkeling van de bevoorrading van de winkels gaan we nog verder uitwerken. De getoonde 'artist impression' geeft voornamelijk een sfeerbeeld. Het doorgaand vrachtverkeer zullen we met andere maatregelen dan een hoogtebegrenzer weren.

- Ik ben blij met 2 richtingsverkeer over de brug en groene inrichting. Hoopt dat vrachtverkeer ook echt geweerd wordt. Hoopt dat er niet alsnog veel doorgaand verkeer over Máximalaan zal rijden. - Wij zijn blij dat het doorgaande landbouw- en vrachtverkeer wordt geweerd. Echter, wij spreken onze grote zorg uit dat zonder handhaving dit verkeer in praktijk niet geweerd zal worden. Belangrijk hierbij is dat er heldere bebording wordt geplaatst op de juiste plekken. Denk hierbij aan de kruising van N201 ter hoogte van de Tienboerenweg en vanuit het industrieterrein, zodat het betreffende verkeer op tijd een alternatieve route kan kiezen.	Daar waar nodig zal duidelijke bebording worden geplaatst. Uiteraard in samenspraak met naburige wegbeheerders, zoals de gemeente De Ronde Venen en de Provincie Utrecht en Noord-Holland.
Parkeren en inrichting Amstelstraat	Reactie van de gemeente
<u>Parkeren Amstelstraat</u> Bewoners van de Amstelstraat hebben veel overlast van parkeerders in het winkelgebied. Het is een klein, smal straatje. Verzoek om deze straat parkeren voor vergunninghouders toe te passen en te handhaven. <u>Onderhoud en inrichting Amstelstraat</u> - Het bruggetje, fietspad (Amstelpad) en de straat zelf zijn slecht onderhouden. Ook zou er meer onderhoud mogen zijn aan het groen aan het einde van de straat. - Verzoek voor een snelheidsbeperkende oplossing voor de vele wielrenners die hard door de Amstelstraat rijden, soms honderden per dag. Dit is levensgevaarlijk.	<u>Parkeren</u> De parkeerdruk in het dorpscentrum van Uithoorn is vaak hoog. De gemeente wil eerst de plannen voor het dorpscentrum van Uithoorn realiseren en vervolgens bekijken welke aanvullende maatregelen er eventueel nog nodig zijn. We zullen hierbij naar het gehele centrum kijken en niet naar elke straat afzonderlijk. Een maatregel in de ene straat heeft immers effect op het parkeren in de omliggende straten. <u>Onderhoud en inrichting Amstelstraat</u> - De afgelopen tijd hebben onze toezichthouders de brug, het fietspad en de straat bekeken. De slechte staat van de brug is bekend en de werkzaamheden hiervoor staan al gepland voor dit voorjaar. Ook uw opmerking over het groen aan het einde van de straat is bij ons bekend. Dit is een beetje 'een vergeten hoekje' van de aannemer die het groen onderhoudt. De aannemer is hier weer op aangesproken en heeft beloofd dit groen weer in het reguliere beheer mee te nemen. Onze toezichthouder zal dit in de gaten houden. Tijdens de schouw hebben we gezien dat de verharding (bestrating) over het algemeen aan de norm voldoet. Wel hebben we een paar afwijkingen gezien, die we zo snel mogelijk zullen aanpakken. - Het feit dat fietsers het fietspad onder de brug en Amstelstraat gebruiken, zien wij als positief. Bij de onderdoorgang staan hekjes om auto's en bromfietsen te weren. Deze hekjes zorgen er ook voor dat fietsers daar langzaam moeten rijden. Bovendien is de afstand naar de Dorpsstraat maar 80

	meter. Extra maatregelen om de snelheid te remmen zijn dan ook niet zinvol.
Parkeren Meerlaan	Reactie van de gemeente
1. Wij hebben bezwaar tegen het aanpassen van de parkeergelegenheid aan de voorzijde van het gemeentehuis. In de huidige situatie parkeren er al veel bezoekers en werknemers van het gemeentehuis en andere bedrijven in de Meerlaan. Helemaal nu het parkeerterrein achter de voormalige ING is gesloten. Er wordt hierdoor ook veel gekeerd in de Meerlaan dat veel schade aan auto's en tuin veroorzaakt. Met het verdwijnen van de parkeerplekken bij het gemeentehuis, zullen bezoekers aan het gemeentehuis of winkelcentrum Amstelplein vermoedelijk (nog) meer gaan parkeren in de Meerlaan en kunnen de bewoners zelf niet meer parkeren. Graag een goede oplossing voor de parkeeroverlast in de Meerlaan. 2. Voor het gemeentehuis verdwijnen ca 10 plaatsen en komen ca 6 plaatsen aan de achterkant bij, dus in totaal zijn er dan minder plaatsen. Bovendien zijn de parkeerplaatsen BOP (ca 14) niet meer beschikbaar en wordt het steeds drukker bij het gemeentehuis. Mensen parkeren hun auto het liefst voor de deur, dus dan parkeren ze op de Meerlaan. Kan het de gemeenteambtenaren niet verboden worden te parkeren in de Meerlaan? Of deze parkeerplaatsen reserveren voor vergunninghouders (bewoners van de Meerlaan). Handhaven is dan noodzakelijk.	1. De parkeerdruk in het dorpscentrum van Uithoorn is vaak hoog. De gemeente wil eerst de plannen voor het dorpscentrum van Uithoorn realiseren en vervolgens bekijken welke aanvullende maatregelen er eventueel nog nodig zijn. We zullen hierbij ook naar het gehele centrum kijken en niet alleen naar elke straat afzonderlijk. Een maatregel in de ene straat heeft immers effect op het parkeren in de omliggende straten. 2. Het is de bedoeling om het nieuwe verkeersplan te realiseren met een zogenaamde neutrale parkeerbalans. Dit betekent dat we parkeerplaatsen die verdwijnen zoveel mogelijk in de directe omgeving terug gaan brengen. Voor het gemeentehuis betekent dit dat de parkeerplaatsen die aan de voorkant verdwijnen aan de achterkant worden toegevoegd.
Parkeren en inrichting Thamerlaan/Thamerlint	Reactie van de gemeente
<u>Parkeren</u> • Bij de inrichting van het Thamerlint graag de parkeerplekken behouden. Graag aandacht voor de veiligheid van de huidige rotonde aan het Thamerlint. • Graag rekening houden met (extra) parkeerplaatsen voor Thamerlaan 2 t/m 8 en inschijnen van koplampen bij Thamerlaan 2 bij toepassen rotonde. • Bij de zes woningen Thamerlaan 2 t/m 8 lijkt geen rekening gehouden met geparkeerde auto's, terwijl de bewoners bij een parkeerbalans van 1,2 zo'n 7 à 8 plaatsen voor de deur zouden mogen verwachten. Ook in het "definitieve ontwerp Hoofdontsluiting" was hierin voorzien, zie onderstaande tekening. Parkeerplaatsen aan de westkant van de Thamerlaan geeft extra veiligheid voor de gebruikers van de belendende stoep. Hierbij blijft er ruimte voor parkeren en aangezien er in het nieuwe ontwerp zowel in	<u>Parkeren</u> Het is de bedoeling om het nieuwe verkeersplan te realiseren met een zogenaamde neutrale parkeerbalans. Dit betekent dat we parkeerplaatsen die verdwijnen zoveel mogelijk in de directe omgeving terug gaan brengen. Dit is vaak maatwerk. Daarom gaan we hier zorgvuldig en in goed overleg met de betrokkenen invulling aan geven. De parkeersituatie van de bewoners van de Thamerlaan heeft hierbij zeker onze aandacht. Ook het voorkomen van inschijnende koplampen is maatwerk. We zullen hier bij de uitwerking van de plannen zoveel mogelijk rekening mee houden.

noordelijke als zuidelijke richting een enkele rijbaan nodig is, blijft er ook voldoende ruimte voor een brede groene strook tussen de rijbanen van minimaal 6 meter. Hiermee ontstaat een goede aansluiting qua ontwerp met het Thamerlint, maar ook met het nieuwe ontwerp voor Koningin Máximalaan en Laan van Meerwijk. <u>Kruising Thamerlaan - Irenelaan</u> Ter hoogte van de Thamerlaan- Irenelaan een voorrangskruispunt realiseren, zebra-paden om veilig over te steken en verhoogde plateaus op kruispunt om snelheid af te remmen.	<u>Kruising Thamerlaan - Irenelaan</u> De kruising van de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan met de Prinses Irenelaan wordt bij het verder uitwerken van de plannen nader uitgewerkt. Hierbij zullen we goed kijken naar een veilige oversteek voor langzaam verkeer tussen Thamerdal en het dorpscentrum.
Rotonde Admiraal van Ghentlaan - Zijdelveld	Reactie van de gemeente
Rotonde Admiraal van Ghentlaan – Zijdelveld <u>Opmerkingen</u> Er wordt gesproken over een rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan, om het Zijdelveld te ontsluiten. Waarom zijn de plannen voor deze rotonde niet bekend gemaakt en zijn de bewoners er niet in gekend? Bewoners denken graag mee over een goede ontsluiting voor het Zijdelveld. Een ontsluiting van het Zijdelveld op een rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan is niet gewenst om de volgende redenen: 1. Een rotonde past niet bij het dorpse karakter en maakt het Zijdelveld onveilig. 2. Door deze rotonde verdwijnen er monumentale bomen en groen aan het Zijdelveld. 3. Op de T-vormige kruising die ontstaat door de aansluiting van de rotonde op Zijdelveld zullen auto's en fietsers om elkaar heen moeten sturen op het smalle Zijdelveld. Zijdelveld moet in deze situatie tenslotte in beide richtingen toegankelijk blijven. Het „ruimer“ maken van dit punt zal nog meer opoffering van het groen vergen. 4. De aansluiting tast het besloten en historische karakter van het Zijdelveld aan. De huidige ontsluiting zorgt ervoor dat alleen bestemmingsverkeer gebruik maakt van het Zijdelveld. Ontsluiting halverwege de straat is absoluut niet wenselijk. Door de rotonde kan er sluipverkeer richting de Máximalaan- laan van Meerwijk komen en ook meer inbrekers. 5. In het plan wordt gesproken over de historische waarde van de huizen in het Dorpscentrum met een plattegrond erbij op pag.74. Maar in de eerste helft van Zijdelveld staan huizen die nog ouder zijn. Betreurenswaardig worden die niet genoemd. Juist daar zou de nieuwe rotonde moeten komen met de Admiraal van Ghentlaan. Bewoners van Zijdelveld hebben jarenlang aan de drukke N201 gewoond en zijn blij dat deze is omgelegd. Het blijft een redelijk	We hebben de rotonde wel genoemd tijdens de presentatie in de raadscommissie en tijdens de inloopbijeenkomst. Helaas was de schets van de rotonde op dat moment nog niet gereed om te laten zien. Inmiddels is er een eerste schets van de rotonde. Halverwege april zullen we deze schets tijdens een inloopbijeenkomst bespreken met de direct omwonenden. Wilt u ook een uitnodiging voor deze bijeenkomst? Dan horen we dat graag! 1. Een rotonde past in onze optiek juist bij een dorps karakter en in het wegbeeld van Uithoorn en het dorpscentrum. Voor weggebruikers is dit een vertrouwd beeld en men weet wat er van elke weggebruiker wordt verwacht. Het verkeersgedrag wordt hiermee voorspelbaarder en veiliger. Het verkeer rijdt op een rotonde bovendien langzamer, waardoor er tijd en ruimte is voor oogcontact tussen de diverse verkeersdeelnemers. Juist langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) heeft hier baat bij. Voor auto's verloopt de doorstroming veel geleidelijker en natuurlijker. Een rotonde is daarmee bovendien een aantoonbaar en bewezen veilige verkeersoplossing. 2. Er staat een mooie plataan en enkele leilinden die we helaas niet kunnen handhaven. Geen van deze bomen staat op onze lijst met waardevolle bomen. We planten straks natuurlijk veel nieuwe bomen terug. 3. De aansluiting van de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan op het Zijdelveld zal het verkeer op het Zijdelveld nauwelijks beïnvloeden aangezien slechts bestemmingsverkeer daar zal rijden. De aansluiting zal zo

drukke weg maar dankzij het groen en de bomenrij blijft de hinder beperkt. Door de geplande aanleg van de rotonde komt er een enorm gat in dit groen en de bewoners van deze historische huizen komen bovenop een rotonde te wonen. Dit kan toch niet de oplossing zijn. Deze bijzondere weg moet juist beschermd worden tegen dit soort plannen. 6. De rotonde gaat ten koste van schaarse parkeerplaatsen op het Zijdelveld. Juist op deze hoogte op het Zijdelveld is de bewonersdichtheid het grootst en dus ook de parkeerbehoefte. Overdag zijn veel Zijdelvelders met de auto naar het werk, dan zijn de parkeerplaatsen leeg, maar 's avonds is het zoeken naar een parkeerplaats. Ter hoogte van de toekomstige rotonde met de Admiraal Van Ghentlaan bevinden zich veel rijtjeshuizen op Zijdelveld alwaar geen mogelijkheid is om op eigen terrein te parkeren. 7. Het idee zou een grote impact kunnen hebben op het Zijdelveld als geliefde (en rustige) wandel en fietsroute. De geplande rotonde met de Admiraal van Ghentlaan zal een onrustige en dus <u>onveilige</u> situatie leveren voor deze gebruikers op Zijdelveld omdat het inkomende verkeer (w.o. ook busjes en bestemmingsvrachtverkeer) vanuit deze rotonde vervolgens op Zijdelveld <u>beide</u> richtingen op moet kunnen. 8. Er is een groot hoogteverschil en een waterkering. Heeft dit plan toestemming van het Waterschap? Het aanleggen van een rotonde op de Máximalaan ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan lijkt daarom alleen te kunnen als deze opschuift richting de Christinalaan. 9. Een aansluiting van het Zijdelveld op de Máximalaan vraagt om grote opritten in verband met veelvuldig zwaar bouwverkeer dat ter plaatse rijdt. 10. Als het stuk Maximalaan, vanaf de laan van Meerwijk naar de Admiraal van Ghentlaan verbreed of verhoogd gaat worden, komt er voor ons meer verkeersoverlast, het geluid gaat immers naar beneden richting de huizen. Voornaamste punt voor ons was en is het terugdringen van de geluidsoverlast door hetzij snelheidsbeperkende dan wel geluidsbeperkende maatregelen (geluidswal of zoiets dergelijks, bij voorkeur groen!). 11. Openstellen van Zijdelveld aan de kant van de Watsonweg is ongeschikt. Een aansluiting op een rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan is ook ongeschikt Beide voor meerdere genoemde redenen. De huidige situatie heeft de voorkeur. 12. Er volgen claims van bewoners ter plaatse.	compact mogelijk worden gerealiseerd om de impact op de omgeving te beperken. 4. Een rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan zorgt voor een betere en logische ontsluiting van het Zijdelveld voor autoverkeer. Het Zijdelveld is nu alleen bereikbaar vanaf de Laan van Meerwijk en de parallelweg langs het politiebureau. Het Zijdelveld wordt met de ontsluiting ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan meer in het midden van de 1,1 km lange weg ontsloten voor alleen bestemmingsverkeer. Van sluipverkeer is geen enkele sprake. Dit alles zal een positief effect hebben op de gereden snelheid en de totale hoeveelheid gereden kilometers op het Zijdelveld; de meeste huishoudens zullen immers minder meters hoeven af te leggen om van hun huis het Zijdelveld af te komen en vice versa. Wij denken dat het eigen karakter van het Zijdelveld hierdoor wordt versterkt. 5. De gemeente vindt de historische waarde van deze woningen belangrijk voor de gemeente Uithoorn in zijn geheel en het Zijdelveld in het bijzonder en niet specifiek voor het centrumgebied . De ontwerpers zullen er alles aan doen om de opening in het groen, die nodig is om de aftakking van de rotonde naar het Zijdelveld te realiseren, zo klein mogelijk te maken. 6. De aansluiting van de rotonde op het Zijdelveld wordt zo compact mogelijk gerealiseerd. Hierbij zullen enkele van de huidige parkeerplaatsen langs het Zijdelveld niet kunnen terugkeren. Er zijn wel mogelijkheden om deze parkeerplaatsen in de directe omgeving terug te brengen, op zo'n 200 meter van de huidige plek. Deze nieuwe parkeerplaatsen komen dan in de plaats van een kleine strook groen. 7. Wij verwachten dat er nauwelijks impact zal zijn op het Zijdelveld als wandel- en fietsroute. Het Zijdelveld blijft alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Op het deel vanaf de Watsonweg tot aan de aansluiting op de rotonde zal er niets veranderen. Op het deel tussen de rotonde en de Laan van Meerwijk rijden straks veel minder auto's. De
--	--

<u>Alternatieve voorstellen</u> 1. Het is beter om een 5e aantakking te maken op de beoogde rotonde laan van Meerwijk-Máximalaan en het Zijdelveld daarop aan te sluiten. De ruimte die hiervoor nodig is kan worden gecreëerd door de burgemeesterswoning te slopen. 2. Zijdelveld (in twee richtingen) direct aansluiten op de Laan van Meerwijk (niet meer voor politiebureau langs). Vanuit Zijdelveld dan alleen rechtsaf slaan op de Laan van Meerwijk. Verderop keren om richting de rotonde te kunnen rijden. Het moeten keren zijn de bewoners toch al gewend. Om naar Zijdelveld te komen rijdt men vanaf deze rotonde eerst een klein stukje de Laan van Meerwijk in om vervolgens direct rechtsaf te slaan naar Zijdelveld. Fietsers hebben hier voorrang. 3. Op de Maximalaan een ingang naar het Zijdelveld maken ter hoogte van (net na) de kruising met de Zijdelweg d.m.v. een S-vormige uitrit (toerit)naar	aansluiting zelf wordt compact maar verkeersveilig vormgegeven. 8. Er is een hoogteverschil tussen het Zijdelveld en de Koningin Máximalaan. Dit hoogteverschil levert naar verwachting geen grote belemmeringen op voor een aansluiting op een rotonde. We zullen hierover ook afstemmen met betrokken instanties 9. De aansluiting van de rotonde op het Zijdelveld zal zo compact mogelijk worden om de impact op de omgeving zo gering mogelijk te laten zijn. Het Zijdelveld moet net als nu toegankelijk zijn voor grotere voertuigen van bijvoorbeeld hulpdiensten, vuilophaal en dergelijke. De uitstraling en inrichting van het Zijdelveld willen we behouden. We zullen goed bekijken hoe we eventuele overlast zoveel mogelijk kunnen beperken. 10. De koningin Maximalaan zal in deze plannen niet worden verbreed of verhoogd. De rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan zorgt naast een gunstig effect op de verkeersveiligheid ook voor een demping van de gereden snelheid en daarmee de geluidsoverlast. 11. Het Zijdelveld zal bij de Watsonweg niet worden aangepast en blijft daar een doodlopende weg voor autoverkeer. Doorgaande bromfietsen zullen over de koningin Maximalaan gaan rijden. <u>Alternatieve voorstellen</u> 1. Een vijfde aantakking van het Zijdelveld is ruimtelijk niet inpasbaar. Daarnaast levert dit, of een andere directe aansluiting op de Laan van Meerwijk, geen bijdrage aan veilige en logische oversteek van het fietsverkeer richting het dorpscentrum, aan de veiligheid en leefbaarheid rond de Koningin Máximalaan en de verbeteringen voor de wijk Thamerdal. 2. Een rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan zorgt voor een natuurlijke en verkeersveilige oversteek van fietsers richting het dorpscentrum en een demping van de gereden snelheid op de Koningin Maximalaan. Op het zuidelijke deel van het Zijdelveld tussen de rotonde en de Laan van Meerwijk rijden straks geen auto's meer die bestemmingen hebben ten noorden van de
--	--

Zijdelveld. Daar is ruimte, het is veiliger, overzichtelijker en gaat niet ten koste van parkeerplaatsen. Het belangrijkste voordeel van deze plek is dat de flow (de doorstroom) logischer wordt voor auto's en fietsers want de situatie blijft vrijwel gelijk i.t.t. de T-kruising die zal ontstaan door de aansluiting van de rotonde ter hoogte van de Admiraal Van Ghentlaan en Zijdelveld. Wordt van de kruising Watsonweg/Zijdelweg/Maximalaan een rotonde (met sorteerstroken) gemaakt dan wordt het voor bewoners van Zijdelveld en de Admiraal Van Ghentlaan makkelijker om vanuit het dorpscentrum komende een U-bocht te maken op de rotonde om toch bij hun bestemming te komen. 4. Indien het doorgaande (vracht)verkeer van De Maximalaan komende uit Aalsmeer bij de kruising met de Zijdelweg via deze Zijdelweg gedirigeerd wordt naar de nieuwe N201 zal er minder verkeer zijn op het deel van de Maximalaan dat parallel loopt met Zijdelveld en bovendien heeft het kleine Amstelhoek dan ook minder last van doorgaand vrachtverkeer wat nu wel het geval is. Vanaf de A2 moet (vracht)verkeer dan ook geleid worden via de nieuwe N201 en niet door Amstelhoek. Allemaal met uitzondering van bestemmings(vracht)verkeer. Een rotonde op de Maximalaan bij de Admiraal van Ghentlaan wordt overbodig want bewoners kunnen vervolgens nu veilig in beide richtingen de weg op. 5. Maak van Zijdelveld een <u>eenrichtingsweg</u> met als uitgang de <u>geplande uitvoegstrook</u> naar de Maximalaan. Het Zijdelveld loopt aan de andere zijde nu dood. Ter plaatse is daar echter een stuk ongebruikt gras waar geen historische huizen en parkeerplaatsen zijn. Hier kan prima een <u>inrijstrook</u> aangelegd worden vanuit de Maximalaan net na het kruispunt met een verkeersbord: alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Het eenrichtingsverkeer creëert een veiligere route en beschermt het karakteristieke karakter van deze weg. 6. I.p.v. de geplande rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan/Maximalaan zal een eenvoudige <u>ronde verkeersdrempel</u> het verkeer afremmen, waardoor verkeer vanuit de Admiraal van Ghentlaan dan, zoals gewenst in beide richtingen veilig de Maximalaan op-en af kan rijden. Op deze wijze hoeft het groene dijkgedeelte van Zijdelveld niet aangetast te worden.	rotonde waarmee het extra fietsverkeer een rustigere en veiligere route krijgt. Een directe aansluiting van het Zijdelveld in twee richtingen op de Laan van Meerwijk is in het nieuwe ontwerp ruimtelijk slecht inpasbaar. Het verplicht keren ergens verder op de Laan van Meerwijk draagt niet bij aan de verkeersveiligheid. 3. Een aansluiting vanaf de kruising met de Zijdelweg op het Zijdelveld heeft als nadeel dat autoverkeer voor welke bestemming op het Zijdelveld dan ook, altijd het hele Zijdelveld moet afrijden in eenrichtingsverkeer. Dit geldt dan ook voor het verkeer naar Borus bijvoorbeeld. De ervaring leert dat auto's in zo'n situatie harder gaan rijden. Deze hogere snelheid leidt in combinatie met ál het fietsverkeer richting het centrum tot een onveiligere situatie dan de huidige situatie. Een rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan zorgt voor een natuurlijke en verkeersveilige oversteek van fietsers richting het dorpscentrum en een demping van de gereden snelheid op de Koningin Maximalaan. Op het zuidelijke deel van het Zijdelveld tussen de rotonde en de Laan van Meerwijk rijden straks geen auto's meer die bestemmingen hebben ten noorden van de rotonde waardoor het extra fietsverkeer een rustigere en veiligere route krijgt. 4. De gemeente Uithoorn wil het doorgaande vrachtverkeer uit het dorpscentrum weren. De meest logische route loopt via de Zijdelweg naar de N201 en dit zal dan ook zoveel mogelijk worden gestimuleerd, zowel op lokaal als op interlokaal niveau. De rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan draagt vooral bij aan een veilige fietsoversteek, demping van de gereden snelheid op de Koningin Maximalaan en een betere ontsluiting van het Zijdelveld. 5. Het hele Zijdelveld een eenrichtingsweg maken heeft een nadelige invloed op de verkeersveiligheid. Het autoverkeer zal immers voor welke bestemming op het Zijdelveld dan ook, altijd het hele Zijdelveld (zo'n 1,1 km) moet afrijden zonder tegemoetkomend autoverkeer. De ervaring leert dat auto's in een dergelijke situatie harder gaan rijden. Deze hogere snelheid leidt in combinatie met het fietsverkeer richting het centrum tot een onveiligere situatie dan de huidige situatie. Een rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan zorgt voor een natuurlijke en verkeersveilige oversteek van fietsers richting het
--	--

<u>Vragen</u> Welke route moeten de Oost-Meerwijkers en Zijdelvelders gaan nemen om naar de omgelegde N201 te komen? De Meerwijk-Oost is een soort fuik met slechts een in-en uitgang via het Dorpscentrum. Als het doel is om het Dorpscentrum te ontlasten moet de bussluis in de Meerwijk misschien open? Dan hoeft verkeer vanuit de Meerwijk-Oost met als bestemming bijv. de A4 niet door het Dorpscentrum en over de smalle Thamerlaan, maar kan via het kruispunt Watsonweg en vervolgens de Zijdelweg. Het kruispunt Maximalaan/Watsonweg/Zijdelweg wordt dan drukker maar daar is ruimte voor een dubbelloops rotonde. <u>Overige opmerkingen</u> Overigens begrijp ik niet waarom zo'n belangrijke en dus drukke toegangsweg naar Uithoorn als de Zijdelweg destijds bij de vernieuwing niet een dubbele rijbaan heeft gekregen. Een paar jaar ervoor is de doorgaande Noorddammerweg richting Amstelveen afgesloten voor verkeer. Veel Kwakelaars maakten gebruik van deze weg. Nu moet dat verkeer ook over de Zijdelweg.	dorpscentrum en een demping van de gereden snelheid op de Koningin Maximalaan. Op het zuidelijke deel van het Zijdelveld tussen de rotonde en de Laan van Meerwijk rijden straks geen auto's meer die bestemmingen hebben ten noorden van de rotonde waardoor het extra fietsverkeer een rustigere en veiligere route krijgt. 6. De rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan draagt niet alleen bij aan de demping van de gereden snelheid op de Koningin Maximalaan, een veiligere fietsoversteek en een betere ontsluiting van de wijk Thamerdal, maar ook aan die van het Zijdelveld. Het zuidelijke deel van het Zijdelveld wordt rustiger doordat het geen autoverkeer meer krijgt van het noordelijke deel zoals dat nu het geval is. <u>Vragen</u> De route die automobilisten uit Meerwijk-Oost moeten nemen om naar de N201 te rijden zal niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie; namelijk via Amstelhoek of de Amsterdamseweg. Automobilisten vanaf het Zijdelveld rijden straks via de rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan via de Koningin Maximalaan naar Amstelhoek of de Amsterdamseweg, of naar de Zijdelweg. <u>Overige opmerkingen</u> Bij de reconstructie van de Zijdelweg naar aanleiding van de omlegging van de N201 is onderzocht wat de benodigde verkeerscapaciteit zou moeten zijn in de toekomst. Dit heeft ertoe geleid dat de Zijdelweg tussen de Arthur van Schendellaan en de N201 is verbreed naar 2x2 rijstroken. Het deel tussen de Arthur van Schendellaan en de Wiegerbruinlaan is uitgevoerd met enkele rijstroken. Daarbij hebben we rekening gehouden met een mogelijke verbreding wanneer daar in de toekomst aanleiding voor is. Vooralsnog is de wegcapaciteit daar ruim voldoende.
Overig 1. Het verkeer vanuit Aalsmeer ter hoogte van de Zijdelweg al richting de N201 leiden. Vooral in de zomer, als de brug ook opengaat is het druk richting de brug. Bij de kruising met de met de Zijdelweg een bord plaatsen met pijl en met de	Reactie van de gemeente 1. Het verkeer vanuit Aalsmeer wordt al zoveel mogelijk via de Legmeerdijk naar de N201 geleid. De kruising van de Burgemeester Kasteleinweg met de Legmeerdijk reconstrueren we binnenkort.

tekst "waarom wachten voor de brug, door de tunnel gaat het vlug." - Plaats een stoplicht vóór de rotonde voor als de brug opengaat. Zo blijft de rotonde vrij van verkeer als de brug open is. - Op de Máximalaan, ter hoogte van Black Pepper, een extra baan naar rechts richting Meerwijk realiseren. Met een oversteek voor fietsers. - De groene middenberm op de Koningin Máximalaan door laten lopen. Vervolgens een rotonde maken op de kruising met de Zijdelweg, ri. Amstelveen. Langs de Watson weg, ter hoogte van het appartementencomplex Park Krayenhof wordt veel te hard gereden. Graag een snelheidscontrole paal plaatsen. - Drempels voor de kruising van Irenelaan en Christinalaan, zowel vanaf de Thamerlaan als vanaf de rotonde. - Graag aangeven hoe het "rondje Zijdelmeer" door het plangebied loopt. - Graag informatie en referenties over bestrating in de passage van het Amstelplein. - De commissie vindt het jammer dat er niet meer verkeer geweerd wordt in het dorpscentrum door gebruik van camera's ed.	Hierdoor zal de logische doorgaande route van en naar Uithoorn via de Koningin Máximalaan verdwijnen. - Wanneer er op drukke momenten een opstopping op de rotonde ontstaat, bijvoorbeeld doordat de brug open is, kunnen eventuele verkeerslichten weliswaar de rotonde vrijhouden, maar de doorstroming niet oplossen. - Een zogenaamde bypass voor het verkeer van de Koningin Máximalaan naar de Laan van Meerwijk is ruimtelijk lastig uitvoerbaar en bovendien niet noodzakelijk. Uit berekeningen blijkt namelijk dat de rotonde doorgaans goed door zal stromen. Een bypass heeft als bijkomend nadeel een minder veilige oversteek voor langzaam verkeer. - Het verdere verloop van de koningin Maximalaan en verkeerssituaties zoals bij de Watsonweg vallen buiten de grenzen van dit project. - De kruising van de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan met de Prinses Irenelaan wordt bij het verder uitwerken van de plannen nader uitgewerkt. Hierbij zullen we goed kijken naar een veilige oversteek voor langzaam verkeer tussen Thamerdal en het dorpscentrum. - Het zogenaamde 'rondje Zijdelmeer' blijft voor voetgangers toegankelijk. Er zal een voetgangersverbinding blijven tussen het gemeentehuis en het Zijdelveld. - Over de bestrating zijn we in overleg met de eigenaar van het winkelcentrum. - Het weren van verkeer met camera's of anderszins zijn aanvullende maatregelen die voor deze plannen nog niet aan de orde zijn.
---	--

Hoofdstuk 2

Reactienota Ontwerp

Prinses Irenelaan en rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan

Inleiding

In het groene verkeersplan voor het centrum van Uithoorn dat we in maart presenteerden, waren twee onderdelen nog niet meegenomen: de inrichting van de Prinses Irenelaan en de geplande rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan die het Zijdelveld ontsluit. In april hebben we deze plannen gedeeld met bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden: de website www.uthoorndenktmee.nl, de gemeentelijke website en een inloopbijeenkomst in het gemeentehuis. Onze belangrijkste vraag: wat vindt u als inwoner, ondernemer of bezoeker van Uithoorn van de plannen voor de Prinses Irenelaan en de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan? Reageren kon op verschillende manieren:

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

In totaal zijn er 34 unieke reacties binnengekomen bij de gemeente. Hartelijk dank daarvoor. In deze nota hebben we alle binnengekomen reacties per thema geclusterd en van een reactie voorzien. Heeft u nog vragen over deze reacties? Aarzel niet en neem contact met ons op via dorpscentrum@uthoorn.nl.

De reacties in het kort

De reacties op de plannen voor de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan gaan vooral over de mogelijke toename van het auto- en fietsverkeer op het Zijdelveld en de gevolgen daarvan voor onder andere het karakter van de straat en de veiligheid voor fietsers. Andere thema's die in de reacties voorbij komen zijn: inschijnende koplampen, het verwijderen van groen en parkeerplaatsen en het eventueel doorbreken van de dijk. We hebben nauwelijks reacties ontvangen over de plannen voor de Prinses Irenelaan.

Nieuwe plannen voor ontsluiting Zijdelveld

Naar aanleiding van de binnengekomen reacties over de rotonde hebben we nieuwe plannen ontwikkeld voor de ontsluiting van het Zijdelveld. In deze aangepaste plannen komt er op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan geen aftakking naar het Zijdelveld voor autoverkeer. Er komt alleen een aftakking voor fietsers die van en naar het centrum van Uithoorn willen. Deze verbinding voor fietsers willen we heel compact maken, zodat er nauwelijks groen en parkeerplaatsen verdwijnen. Ook in de aangepaste plannen gaan bromfietsen van het fietspad naar de rijbaan van de Koningin Máximalaan. Dit alles betekent dat het Zijdelveld een rustige, autoluwe weg met uitsluitend bestemmingsverkeer blijft. Het extra fietsverkeer op het Zijdelveld zal zich dan ook goed en veilig kunnen afwikkelen.

Doordat we op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan geen aftakking voor auto's naar het Zijdelveld maken, komt de rotonde op dezelfde hoogte als de Koningin Máximalaan te liggen. Hierdoor en door het behoud van het groen, zal er geen overlast zijn van inschijnende koplampen. De verbinding voor het fietsverkeer leiden we over de dijk heen. Voor het autoverkeer willen we vlakbij de rotonde bij de Laan van Meerwijk een verbinding maken tussen het Zijdelveld en de Koningin Máximalaan. Waar die verbinding precies komt te liggen is nog niet duidelijk. Op dit moment zijn we namelijk bezig de aangepaste plannen concreet uit te werken, zodat we ze aan u kunnen voorleggen. Een inloopavond over dit onderwerp staat gepland voor 24 juni 2019. Uiteraard ontvangt u daar een uitnodiging voor.

Het vervolg

We verwachten dat het voorlopig ontwerp in oktober in de gemeenteraad wordt besproken. Eind 2019 beginnen we dan met het definitief ontwerp, maken we een bestek en staat de aanbesteding voor de realisatie op de planning. Eind 2020 willen we beginnen met de aanleg van de nieuwe verkeersstructuur. Dit zal ongeveer een jaar duren. Natuurlijk houden we u op de hoogte van de voortgang.

De dijk	
• Doorbreken van de dijk als waterkering is moeilijk en duur. • Het doorbreken van de dijk als onderdeel van de stelling van Amsterdam is ongewenst. • Er is een groot hoogteverschil te overbruggen bij een aansluiting van het Zijdelveld op de rotonde. Hierdoor ontstaan onveilige situaties door slecht overzicht. Tevens duur om te realiseren.	Naar aanleiding van de binnengekomen reacties over de rotonde hebben we aangepaste plannen ontwikkeld voor de ontsluiting van het Zijdelveld. In deze aangepaste plannen komt er op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan geen aftakking naar het Zijdelveld voor autoverkeer. Er komt alleen een aftakking voor fietsers die van en naar het centrum van Uithoorn willen. Deze verbinding voor fietsers willen we heel compact maken, zodat er nauwelijks groen en parkeerplaatsen verdwijnen. De verbinding voor het fietsverkeer leiden we over de dijk heen. De verwachting is dat dit hoogteverschil op een verkeersveilige manier goed te overbruggen is. Bij de verdere uitwerking van de plannen besteden we veel aandacht aan de verkeersveiligheid van deze verbinding.
Verkeer	
De aansluiting van het Zijdelveld op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan leidt tot sluipverkeer op het Zijdelveld.	In de plannen die we naar aanleiding van de reacties hebben ontwikkeld, komt er op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan geen aftakking naar het Zijdelveld voor autoverkeer. Bromfietsen gaan van het fietspad naar de rijbaan van de Koningin Máximalaan. Dit alles betekent dat het Zijdelveld een rustige, autoluwe weg met uitsluitend bestemmingsverkeer blijft. De verwachting is dat het verkeer op de Koningin Máximalaan richting de Prinses Irenebrug door de nieuwe verkeersstructuur voor het dorpscentrum goed zal doorstromen. Op drukke momenten in de spits kan het voorkomen dat er voor de rotonde bij de Laan van Meerwijk een wachtrij ontstaat.
De aansluiting van het Zijdelveld op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan leidt tot gevaarlijke situatie door menging van fietsers (incl. wielrenclubjes), voetgangers, (vracht) verkeer (evt. met aanhanger) en verkeer dat in- en uitrijdt van de brug voor de woning. Ook wordt de weg onveilig voor bewoners van Ons Tweede Thuis die hier fietsen met soms extra brede fietsen.	In de aangepaste plannen verandert het autobebeld op het Zijdelveld niet: het Zijdelveld blijft een rustige, autoluwe weg met uitsluitend bestemmingsverkeer. Het extra fietsverkeer op het Zijdelveld zal zich dan ook goed en veilig kunnen afwikkelen.
Aansluiting van rotonde op Zijdelveld en Zijdelveld als doorgaande fietsroute doet afbreuk aan het recreatieve karakter van het "rondje Zijdelmeer"	In de aangepaste plannen verandert het autobebeld op het Zijdelveld niet: het Zijdelveld blijft een rustige, autoluwe weg met uitsluitend bestemmingsverkeer. Bromfietsen gaan van het fietspad naar de rijbaan van de Koningin Máximalaan. Het extra fietsverkeer op het Zijdelveld zal zich dan ook goed en veilig kunnen afwikkelen. De toename van het fietsverkeer leidt ons inziens niet tot afbreuk van het recreatieve karakter: op de weg is

	voldoende ruimte voor alle weggebruikers. Het huidige karakter van het Zijdelveld blijft hierdoor behouden.
Het Zijdelveld wordt 1x per twee jaar afgesloten voor de kunstroute. Dit kan dan niet meer als het Zijdelveld via de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan wordt ontsloten.	Tijdens de kunstroute wordt de weg afgezet voor auto's met uitzondering van bestemmingsverkeer voor hotel Lakeside. Fietzers en voetgangers hebben gewoon een normale doorgang. Doordat er door de nieuwe plannen extra fietsers op het Zijdelveld zullen rijden, zullen we extra aandacht geven aan de verkeersveiligheid.
De aansluiting van de rotonde op het Zijdelveld zorgt voor aanzienlijk meer verkeer voor de woningen die liggen ter hoogte van de aansluiting.	In de aangepaste plannen komt er op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan geen aftakking naar het Zijdelveld voor autoverkeer. Er komt alleen een aftakking voor fietsers die van en naar het centrum van Uithoorn willen. Deze verbinding voor fietsers willen we heel compact maken, zodat er nauwelijks groen en parkeerplaatsen verdwijnen. Ook in de nieuwe plannen gaan bromfietsen van het fietspad naar de rijbaan van de Koningin Máximalaan. Dit alles betekent dat het Zijdelveld een rustige, autoluwe weg met uitsluitend bestemmingsverkeer blijft.
Er is geen reden waarom de auto's niet voor het politiebureau kunnen blijven rijden of kunnen aantakken op de rotonde bij de Laan van Meerwijk. De rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan levert geen enkele winst op.	Bij de rotonde aan de Laan van Meerwijk is geen ruimte om een vijfde aftakking naar het Zijdelveld te maken. In de aangepaste plannen willen we vlakbij de rotonde bij de Laan van Meerwijk voor het autoverkeer een verbinding maken tussen het Zijdelveld en de Koningin Máximalaan. Waar die verbinding precies komt te liggen is nog niet duidelijk. Op dit moment zijn we namelijk bezig de aangepaste plannen concreet uit te werken, zodat we ze aan u kunnen voorleggen. De weg voor het politiebureau komt te vervallen. Deze weg is met de nieuwe verkeersstructuur en nieuwe verbinding naar het Zijdelveld niet meer nodig. De ruimte die door het vervallen van de weg ontstaat, gebruiken we om een groene middenberm te maken.
Parkeren op Zijdelveld	
De aansluiting van het Zijdelveld op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan leidt tot verlies van parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen is al krap.	In de aangepaste plannen komt er bij de Admiraal van Ghentlaan alleen een aftakking voor fietsers die van en naar het centrum van Uithoorn willen. Deze verbinding voor fietsers willen we heel compact maken, zodat er nauwelijks groen en parkeerplaatsen verdwijnen. De verwachting is dat er maar een parkeerplaats zal verdwijnen. Deze parkeerplaats kunnen we op een kleine 200 meter ten noorden van de aansluiting

	terugbrengen. De verbinding voor het autoverkeer vlakbij de rotonde bij de Laan van Meerwijk, zal geen gevolgen hebben voor het aantal parkeerplaatsen.
Door de toename van het verkeer op het Zijdelveld als gevolg van de rotonde wordt het moeilijk om te parkeren ter hoogte van kinderdagverblijf Boris. Het is daar te smal om goed te kunnen in- en uitstappen.	In de plannen die we naar aanleiding van de reacties hebben ontwikkeld, komt er op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan geen aftakking naar het Zijdelveld voor autoverkeer. Bromfietsen gaan van het fietspad naar de rijbaan van de Koningin Máximalaan. Dit alles betekent dat het Zijdelveld een rustige, autoluwe weg met uitsluitend bestemmingsverkeer blijft. Het extra fietsverkeer op het Zijdelveld zal zich dan ook goed en veilig kunnen afwikkelen.
Als je je auto gaat parkeren in de rijrichting stap je uit aan de kant waar veel modder ligt.	In de aangepaste plannen verandert het autobebild op het Zijdelveld niet.
Licht en geluid	
- Voor een aansluiting van de rotonde op Zijdelveld moet er groen verdwijnen, dit groen houdt licht en geluid tegen van de Koningin Máximalaan. - Aansluiting van de rotonde op Zijdelveld zorgt voor inschijnende koplampen bij de woningen die liggen aan de rotonde. Vooral als de weg omhoog loopt.	In de plannen die we naar aanleiding van de reacties hebben ontwikkeld, komt er op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan geen aftakking naar het Zijdelveld voor autoverkeer. Er komt alleen een aftakking voor fietsers die van en naar het centrum van Uithoorn willen. Deze verbinding voor fietsers willen we heel compact maken, zodat er nauwelijks groen en parkeerplaatsen verdwijnen. Doordat we geen aftakking voor auto's naar het Zijdelveld maken, komt de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan op dezelfde hoogte als de Koningin Máximalaan te liggen. Hierdoor en door het behoud van het groen, zal er geen overlast zijn van inschijnende koplampen. De verbinding voor het fietsverkeer leiden we over de dijk heen. Bovendien zorgt een rotonde op de Koningin Máximalaan voor lagere snelheden, waardoor de geluidsproductie door het autoverkeer zal afnemen.
Rijweg en fietspad komen dichterbij de Karel Doormanlaan, dit betekent meer licht- en geluidsoverlast voor de bewoners aldaar.	De rotonde zorgt voor een lagere gereden snelheid op de Koningin Máximalaan wat een positief effect heeft op de geluidsdruk op de aanliggende woningen van de Karel Doormanlaan, prinses Christinalaan en het Zijdelveld.
Fundering en waarde van de woning	
De oudere woningen zijn niet op palen gefundeerd. Werkzaamheden zullen zorgen voor schade aan de woningen.	Bij alle werkzaamheden gaan we zorgvuldig te werk en houden we rekening met de bestaande situatie. Onze werkwijze bij de realisatie passen we dan ook aan op deze situatie.

De komst van een rotonde, c.q. een aansluiting ervan op het Zijdelveld leidt tot waardevermindering van de woning.	In de aangepaste plannen verandert het autobeeld op het Zijdelveld niet: het Zijdelveld blijft een rustige, autoluwe weg met uitsluitend bestemmingsverkeer. Wij verachten dan ook geen waardevermindering voor de woningen.
Overig	
<i>Ontwerp</i> 1. Zijn de fietspaden rondom de rotonde 1 of 2 richtingen? 2 richtingen over de Van Ghentlaan werkt wel, echter over de Maximalaan zou dit verkeersonveilig zijn. 2. Er zijn geen (voetgangersoversteekplaatsen) VOP mee ontworpen. Waarom niet? 3. Het fietspad aan de oostzijde van de rotonde schampt het water en er is hoogteverschil. Hoe wordt dat opgelost? <i>Veiligheid</i> Waarom komt er geen rotonde op de kruising Maximalaan - Noorddammerweg? Hier staan onnodig lange wachtrijen voor auto's op de Noorddammerweg terwijl er nauwelijks verkeer op de Maximalaan rijdt en de fietsers bij elke keer aanmelden meteen groen krijgt. Heel fijn voor de fietsers (ook voor mij) maar een rotonde zou hier de doorstroming en de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren. Afgelopen week heeft hier weer een zwaar ongeval plaatsgevonden die met een rotonde nooit was gebeurd. <i>Eenrichtingsverkeer</i> Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het Zijdelveld zit je in de nieuwe situatie aan de verkeerde kant om goed overzicht te hebben. Achteruit rijden vanaf de brug voor het bedrijf door (bedrijfs)auto's leveren onveilige situaties op.	<i>Ontwerp</i> 1. Het fietspad langs de rotonde zal in één richting bereden worden. Er is geen zebrapad voorzien omdat de voetgangersstroom hier niet groot zal zijn. 2. Voetgangers kunnen door de lage snelheid van auto's en een vluchtheuvel in het midden van de weg veiliger oversteken dan in de huidige situatie. 3. Het ontwerp van de rotonde en het fietspad worden nog verder uitgewerkt. Het is nog mogelijk om het fietspad bijvoorbeeld wat verder van de watergang af te leggen waardoor de aanleg vergemakkelijkt wordt. <i>Veiligheid</i> De kruising koningin Maximalaan / Noorddammerweg valt buiten dit project maar zal ter zijner tijd apart worden bekeken in het kader van het beheer en onderhoud van wegen en verkeersregelinstanties. <i>Eenrichtingsverkeer</i> In de aangepaste plannen verandert het autobeeld op het Zijdelveld niet: het Zijdelveld blijft een rustige, autoluwe weg met uitsluitend bestemmingsverkeer.

<i>Overig</i> 1. De voetgangerspaden stonden niet aangeven op de tekeningen. 2. Toelichter wist niets af van de bestaande voetpaden nabij de afslag van de Máximalaan naar de Admiraal van Ghentlaan. Ook het voetgangersbruggetje en de trap naar het Zijdelveld was onbekend. 3. Op de tekeningen was niet duidelijk of deze voetpaden gehandhaafd blijven of hoe ze in de toekomst er uit gaan zien. 4. Volgens de tekeningen zouden fietsers komend uit de richting Aalsmeer bij de rotonde Admiraal van Ghentlaan bij de rotonde rechtsaf moeten om richting Mijdrecht te gaan. Ik kan mij voorstellen dat fietsers rechtdoor willen rijden omdat dit de kortste weg is richting dorpscentrum en richting Mijdrecht. Het fietspad tweezijdig bereikbaar houden lijkt mij dus beter. Ook omdat eenrichtingsverkeer daar slecht te handhaven is. 5. Eenrichtingsverkeer op het Zijdelveld komende van de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan richting Amstelplein lijkt mij veel meer verkeersbewegingen te geven dan nu het geval is. Zou toch kijken of ook ontsluiting, eventueel op een andere wijze, aan de zijde van het Amstelplein mogelijk blijft.	<i>Overig</i> 1. De huidige ontwerpen zijn zogenaamde schetsontwerpen. In een volgende fase zullen we deze ontwerpen verder uitwerken. Dan zullen de tekeningen ook meer details bevatten, zoals trottoirs en voetgangersoversteekplaatsen. 2. Het huidige trottoir langs de Admiraal Van Ghentlaan, de voetgangersbrug van en naar de Karel Doormanlaan en de oversteek naar het Zijdelveld zijn bij de gemeente bekend en worden meegenomen in de uitwerking van dit plan. 3. Zie antwoord op vraag 1 en 2. 4. Fietsers richting Mijdrecht steken bij de rotonde over naar het Zijdelveld en sluiten vervolgens logisch aan op de éénrichtingsfietsstructuur met fietsstroken in het dorpscentrum. Ook op de Prinses Irenebrug zal de fietser richting Mijdrecht aan de rechterkant van de weg blijven fietsen. Hierdoor is het aantrekkelijk om op een veilige plek als de rotonde bij de admiraal Van Ghentlaan over te steken. 5. Naar aanleiding van de binnengekomen reacties over de rotonde hebben we nieuwe plannen ontwikkeld voor de ontsluiting van het Zijdelveld. In deze aangepaste plannen komt er op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan geen aftakking naar het Zijdelveld voor autoverkeer. Er komt alleen een aftakking voor fietsers die van en naar het centrum van Uithoorn willen. Ook in de aangepaste plannen gaan bromfietsen van het fietspad naar de rijbaan van de Koningin Máximalaan. Dit alles betekent dat het Zijdelveld een rustige, autoluwe weg met uitsluitend bestemmingsverkeer blijft. Voor het autoverkeer willen we vlakbij de rotonde bij de Laan van Meerwijk een verbinding maken tussen het Zijdelveld en de Koningin Máximalaan. Waar die verbinding precies komt te liggen is nog niet duidelijk. Op dit moment zijn we namelijk bezig de aangepaste plannen concreet uit te werken, zodat we ze aan u kunnen voorleggen.
In de berm langs het Zijdelveld ligt een hoofdwaterleiding, wordt deze omgelegd?	In een later stadium onderzoeken we welke werkzaamheden nodig zijn aan bijvoorbeeld kabels en leidingen als gevolg van dit ontwerp.

Waarom zijn op de rotonde Irenelaan niet op dezelfde plaatsen haaienranden aangebracht? Er is een locatie met haaienranden voor de voetgangersoversteekplaats. De overige locaties zijn de haaiantanden aangebracht na de voetgangersoversteekplaats, dit zorgt voor verwarring.	Het ontwerp van de kruising Thamerlaan/Prins Bernhardlaan met de Prinses Irenelaan gaan we nog verder uitwerken. Hierbij zullen we rekening houden met een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers. Het huidige ontwerp gaat uit van een voorrangskruising, waarbij het verkeer van de Prinses Irenelaan met haaiantanden voorrang moet verlenen aan het verkeer op de Thamerlaan en Prins Bernhardlaan.
Alternatieve oplossingen:	
Een rotonde maken met 3 aftakkingen ter hoogte van Zijdelveld 20 (± Borus), of op een andere plek. Behalve de uitrit óók de inrit maken vanaf de N196 met een invoegstrook. Levert voldoende ruimte, minder weerstand en een besparing op.	In de aangepaste plannen willen we voor het autoverkeer vlakbij de rotonde bij de Laan van Meerwijk een verbinding maken tussen het Zijdelveld en de Koningin Máximalaan. Deze verbinding is voor in- en uitrijden. Waar die verbinding precies komt te liggen is nog niet duidelijk. Op dit moment zijn we namelijk bezig de aangepaste plannen concreet uit te werken, zodat we ze aan u kunnen voorleggen.
Het Zijdelveld <i>áchter</i> het politiebureau omleggen naar de Meerlaan.	Een ontsluiting van het Zijdelveld via de Meerlaan is afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen op particulier terrein. Dit is op dit moment nog niet te voorzien.
Fietsers niet over het Zijdelveld leiden, maar vanaf de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan over een fietspad aan de rechterzijde van de N196 leiden. Dit is veilig voor doorgaand (snel!)fietsverkeer.	In de aangepaste plannen verandert het autobebeld op het Zijdelveld niet: het Zijdelveld blijft een rustige, autoluwe weg met uitsluitend bestemmingsverkeer. Het extra fietsverkeer op het Zijdelveld zal zich dan ook goed en veilig kunnen afwikkelen. Tijdens de planvorming hebben we ook onderzocht of een fietspad langs de Koningin Máximalaan haalbaar is. Deze optie is echter zeer kostbaar. Een dergelijke investering kunnen we niet verantwoorden gezien de geschiktheid van het Zijdelveld voor het fietsverkeer.
Oversteken bij een rotonde voor schoolgaande kinderen vraagt om oversteeklichten.	Een rotonde is een bewezen verkeersveilige kruispuntinrichting. De snelheid van het verkeer is er laag en fietsers hebben er voorrang. Verkeerslichten zijn daarom bij een rotonde niet nodig.
De doorgetrokken streep op Máximalaan stamt uit de tijd van de N201 en kan nu weg, waardoor vanuit de Adm. van Ghentlaan verkeer in 2 richtingen de Máximalaan op kan. In plaats van een rotonde een gelijkwaardige kruising met verkeer remmende maatregelen aanleggen ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan	De huidige gereden snelheid op de Koningin Máximalaan is vrij hoog en de verkeersintensiteit hoog. Dit zal bij het linksaf slaan vanuit de wijk Thamerdal voor verkeersonveilige situaties gaan zorgen. Met een rotonde ontstaat een aansluiting die voor alle verkeersdeelnemers meer verkeersveiligheid biedt en voor betere ontsluiting van de aansluitende straten en wijken zorgt.

Hoofdstuk 3

Reactienota Aangepast ontwerp rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan

Inleiding

In april 2019 hebben we de plannen voor de inrichting van de Prinses Irenelaan en de geplande rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan gedeeld met bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden. Naar aanleiding van de binnengekomen reacties hebben we aangepaste plannen ontwikkeld voor de ontsluiting van het Zijdelveld. Deze aangepaste plannen hebben we via de website www.uthoorndenktmee.nl, de gemeentelijke website en een inloopbijeenkomst in het gemeentehuis gedeeld met bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden. Onze belangrijkste vraag: wat vindt u van de aangepaste plannen de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan? Reageren kon op verschillende manieren:

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

In totaal zijn er 16 reacties binnengekomen bij de gemeente. Hartelijk dank daarvoor. In deze nota hebben we alle binnengekomen reacties per thema geclusterd en van een reactie voorzien. Heeft u nog vragen over deze reacties? Aarzel niet en neem contact met ons op via dorpscentrum@uthoorn.nl.

Het aangepaste plan in het kort

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 Maximalaan 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 eenrichtingsfietsstrook op de rotonde bij de Laan van Meerwijk op. Deze oplossing is verkeersveiliger dan het aansluiten van het huidige tweerichtingsfietspad op de Koningin Maximalaan op de nieuwe rotonde bij de Laan van Meerwijk. Deze aansluiting leidt namelijk tot onveilige situaties, omdat fietsers de kortste weg willen nemen en daarvoor gerust tegen de rijrichting in rijden (spookfietsen). Automobilisten verwachten geen fietsers vanuit deze richting.
- verbetert de ontsluiting van het Thamerdal. 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.
- zorgt ervoor dat de gereden snelheid op de Koningin Maximalaan structureel wordt verlaagd.
- vermindert het doorgaande karakter van de voormalige N201 en draagt zo bij aan de nieuwe uitstraling van het dorpscentrum als verblijfsgebied.

In de aangepaste plannen komt er op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan dus geen aftakking naar het Zijdelveld voor autoverkeer. Er komt alleen een aftakking voor fietsers die van en naar het centrum van Uithoorn willen. Deze verbinding voor fietsers willen we heel compact maken, zodat er nauwelijks groen en parkeerplaatsen verdwijnen. Ook in de aangepaste plannen gaan bromfietsen van het fietspad naar de rijbaan van de Koningin Máximalaan. Dit alles betekent dat het Zijdelveld een rustige, autoluwe weg met uitsluitend bestemmingsverkeer blijft. Het extra fietsverkeer op het Zijdelveld zal zich dan ook goed en veilig kunnen afwikkelen.

Doordat we op de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan geen aftakking voor auto's naar het Zijdelveld maken, komt de rotonde op dezelfde hoogte als de Koningin Máximalaan te liggen. Hierdoor en door het behoud van het groen, zal er geen overlast zijn van inschijnende koplampen. De verbinding voor het fietsverkeer leiden we over de dijk heen. Voor het autoverkeer willen we vlakbij de rotonde bij de Laan van Meerwijk een verbinding maken tussen het Zijdelveld en de Koningin Máximalaan.

De reacties in het kort

De reacties op de aangepaste plannen voor de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan gaan vooral over de mogelijke toename van het fietsverkeer op het Zijdelveld en de gevolgen daarvan voor onder andere het karakter van de straat en de veiligheid voor fietsers. Andere thema's die in de reacties voorbij komen zijn: het verwijderen van groen en parkeerplaatsen en de financiële onderbouwing van de plannen.

Het vervolg

Op dit moment zijn we bezig de plannen verder uit te werken naar een voorlopig ontwerp. We verwachten dat het voorlopig ontwerp in oktober in de gemeenteraad wordt besproken. Eind 2019 beginnen we dan met het definitief ontwerp, maken we een bestek en staat de aanbesteding voor de realisatie op de planning. Eind 2020 willen we beginnen met de aanleg van de nieuwe verkeersstructuur. Dit zal ongeveer een jaar duren. Natuurlijk houden we u op de hoogte van de voortgang en de mogelijkheden om uw mening kenbaar te maken dan wel bezwaar te maken tegen de plannen.

Verkeerskundig	
Reactie	Antwoord gemeente
Uit de tellingen van het aantal fietsen en bromfietsers blijkt dat het aantal fietsers op het Zijdelveld schokkend toeneemt.	Uit de verkeerstelling die we hebben gehouden op het fietspad langs de Koningin Máximalaan en op het Zijdelveld blijkt dat er in de nieuwe situatie ongeveer 350 fietsers per dag extra over het het Zijdelveld zullen fietsen. Op de zondag zijn dat er ongeveer 200. Het aantal fietsers op het Zijdelveld in de richting van de Laan van Meerwijk zal in de nieuwe situatie op een doordeweekse dag toenemen van ongeveer 180 naar ongeveer 500 fietsers per dag. Dit zijn aantallen die goed en veilig kunnen worden afgewikkeld op een weg als het Zijdelveld.
De drukte op de aansluiting van de fietsers vanaf de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan leidt tot onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties.	De aansluiting van de rotonde op het Zijdelveld kan verkeersveilig worden uitgevoerd. Door de relatief lage verkeersintensiteit op het Zijdelveld kan dit met goede verlichting en een duidelijke verkeersinrichting goed worden opgelost.
De nieuwe verbinding voor fietsers doet afbreuk aan het rondje Zijdelmeer door toename drukte van fiets/snorfietsverkeer.	Het fietsverkeer op het Zijdelveld in de richting van de Laan van Meerwijk zal in de nieuwe situatie toenemen tot ongeveer 500 fietsers per dag. Het aantal extra snorfietsers dat hier zal rijden is met nog geen 40 per dag vrij gering. Bromfietsers zullen van de fietspaden over de rijbaan van de Koningin Máximalaan worden geleid. De toename van het fietsverkeer kan goed en veilig worden afgewikkeld op een weg als het Zijdelveld.
Het huidige fietspad langs de Koningin Máximalaan functioneert prima.	Het huidige tweerichtingsfietspad levert op de kruising met de Thamerlaan veel verkeerskundige problemen op, omdat de fietsers daar richting de Thamerlaan moeten overgaan op een eenrichtingsfietsstructuur. In het nieuwe ontwerp zal deze structuur voor alle aansluitende wegen gelden en is de oversteek bij de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan de meest verkeersveilige oplossing.
Het Zijdelveld is een te smalle weg zonder trottoirs om het fietsverkeer veilig te kunnen afwikkelen.	Het Zijdelveld is een weg waar op een doordeweekse dag ruim 500 auto's heen en weer rijden en waar auto's langs geparkeerd staan. Dit zijn verkeerskundig gezien geringe aantallen, waardoor fietsers zich veilig met het autoverkeer kunnen mengen.
De verkeersveiligheid op het Zijdelveld neemt af door in- en uitrijdend verkeer van de woningen en overstekende mensen van de woningen naar de parkeerplaatsen.	De toename van het fietsverkeer kan verkeersveilig worden verwerkt op een weg als het Zijdelveld. Ter vergelijking: het totaal aantal fietsers is straks vergelijkbaar met het aantal auto's dat er nu rijdt.

De aansluiting van de fietsers op het Zijdelveld leidt tot het onnodig opofferen van parkeerplaatsen.	Doordat er alleen een fietspad vanaf de rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan wordt aangesloten op het Zijdelveld, kan deze aansluiting compact worden gehouden. Het verlies aan parkeerplaatsen zal dus ook zeer beperkt zijn.
---	---

Financieel	
Reactie	Antwoord gemeente
Doordat er nu geen aantakking komt voor autoverkeer, blijft er voldoende budget over voor een fietspad langs de Koningin Máximalaan.	Om langs de Koningin Máxima aan beide zijden een fietspad aan te kunnen leggen, moet de hele Koningin Máximalaan worden aangepast. De financiële middelen die we niet uitgeven aan de aantakking voor autoverkeer zijn dan ook volstrekt onvoldoende voor een fietspad langs de Koningin Máximalaan.
Als er geen geld beschikbaar is, moet het plan worden uitgesteld tot het wel beschikbaar is.	Op dit moment ligt het niet in de verwachting dat het college van Burgemeester en Wethouders de gemeenteraad zal verzoeken om aanzienlijke financiële middelen beschikbaar te stellen voor een extra fietspad.
Alternatieven/suggesties	
Reactie	Antwoord gemeente
Bij een rotonde kan de fietser gelijk door naar de overkant van de Thamerlaan en zijn/haar weg naar links vervolgen. Een rotonde met een tiental meters dubbel fietspad aan de linkerkant (waar de fietsers richting dorp eerst de weg oversteken alvorens linksaf te slaan) is een heel goedkoop en bruikbaar alternatief.	De nieuwe rotonde ter hoogte van de Thamerlaan zal op momenten een hoge verkeersintensiteit kennen. De veiligste manier om de fietsers over een dergelijke rotonde te geleiden is met een fietspad of -strook in één richting aangezien het autoverkeer op een rotonde dit ook verwacht. Een rotonde met deels tweerichtingsfietspaden wordt helemaal afgeraden. Ook is een tweerichtingsfietspad rond de rotonde moeilijk inpasbaar omdat de beschikbare ruimte tussen de bestaande bebouwing beperkt is.
Voor een rotonde met fietsverkeer van twee kanten, waarbij er dus wel legaal links afgeslagen mag worden, is volgens de ontwerpers geen bouwruimte. Ook een rotonde met een tiental meters dubbel fietspad aan de linkerkant (waar de fietsers richting dorp eerst de weg oversteken alvorens linksaf te slaan) is volgens de bedenkers van het plan om onduidelijke reden geen optie terwijl dit een heel goedkoop alternatief zou zijn.	De nieuwe rotonde ter hoogte van de Thamerlaan zal op momenten een hoge verkeersintensiteit kennen. De veiligste manier om de fietsers over een dergelijke rotonde te geleiden is met een fietspad of -strook in één richting aangezien het autoverkeer op een rotonde dit ook verwacht. Een rotonde met deels tweerichtingsfietspaden wordt helemaal afgeraden. Ook is een tweerichtingsfietspad rond de rotonde moeilijk inpasbaar omdat de beschikbare ruimte tussen de bestaande bebouwing beperkt is. Met een tweerichtingsfietspad aankomen op een rotonde met een fietspad met éénrichtingsverkeer is het gevaar op spookfietsen, waarbij fietsers tegen de richting in gaan fietsen, groot.
In plaats van een rotonde om de snelheid eruit te halen, op de weg met grote regelmatig het cijfer 50 weer te geven, ook veel borden met 50.	Een rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan heeft veel voordelen. Naast het veilig kunnen oversteken van fietsers en de betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de wijk Thamerdal, wordt ook de snelheid op de Koningin Máximalaan duurzaam verlaagd. Een rotonde remt af en dempt de gemiddelde snelheid op een wegvak. Doordat de Koningin Máximalaan hier een rechtstand kent van

	meer dan een kilometer, is de snelheid moeilijk afdwingbaar met bebording. Daarnaast levert een rotonde hier een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid van de aansluiting van de Van Ghentlaan.
De burgemeesterswoning slopen om meer ruimte te creëren voor een rotonde met een tweezijdig fietspad.	De zogenaamde burgemeesterswoning ligt in een nog te ontwikkelen gebied, waar onafhankelijk van de reconstructie van de hoofdwegen in het dorpscentrum in de nabije toekomst invulling aan wordt gegeven.
Maak het huidige fietspad breder met een duidelijke voorsorteerstrook ter hoogte van de kruising met de Thamerlaan zodat fietsers veilig linksaf kunnen slaan. Of leg aan de andere zijde van de Maximalaan een extra fietspad aan voor de andere richting. Dat is mogelijk zonder de huidige bomenwal aan te tasten. Ik heb beide alternatieven voorgelegd aan de ontwerper op de inloopavond. Hij was het er helemaal mee eens dat dit veiliger, overzichtelijk en mooier zou zijn. Hij stelde zelf voor om een deel van de weg (tussen rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan en kruising Laan van Meerwijk) desnoods iets te verplaatsen zodat er een breed fietspad langs de Koningin Máximalaan aangelegd kan worden. De dure plannen voor de eerst te plannen rotonde met auto-afslag naar Zijdelveld vinden geen doorgang. Dit zou m.n. duur uitpakken vanwege het verhogen van de gehele rotonde e.d. Nu zou een ronde verkeersdrempel al voldoen. Er moet nu toch geld beschikbaar zijn om een veilige en logische fietsroute aan te leggen en al het groen te behouden. Een groene en veilige plek was toch een doelstelling voor de renovatie van het Dorpscentrum?	Met een tweerichtingsfietspad aankomen op een rotonde met een éénrichtingsfietspad is het gevaar op spookfietsen, waarbij fietsers tegen de richting in gaan fietsen, groot. Een extra fietspad of -strook aanbrengen aan de overzijde van de Koningin Maximalaan is zeer kostbaar omdat vanwege de bomen en het geniedijkje de rijbaan dient te worden verschoven.
Graag verzoek ik u om in het plan op te nemen dat: 1. De nieuw aan te leggen aansluiting het hoogteverschil overbrugt zodanig dat er geen trillingen worden veroorzaakt door zwaar verkeer. 2. Er geen drempels worden aangelegd voor, in en na de aansluiting. 3. Waar mogelijk de ondergrond te verstevigen zodanig dat de trillingen niet optreden. 4. De snelheid en (de)acceleratie middels borden voor zwaar verkeer te beperken.	Het hoogteverschil tussen de Koningin Máximalaan en het Zijdelveld wordt alleen overbrugd voor het fietsverkeer. De rijbaan voor auto's blijft op het huidige niveau van de Koningin Máximalaan en zal ook geen extra trillingen veroorzaken. Bij deze rotonde zijn geen drempels voorzien. Doorgaand vrachtverkeer zal in het gehele verkeersplan zoveel mogelijk uit het dorpscentrum geweerd worden, waardoor het aandeel vrachtverkeer op de Koningin Máximalaan vermoedelijk verder zal afnemen.
Overig	
Reactie	Antwoord gemeente
Ik verzoek u de huidige voetgangerstrap en fiets op- en afgang (lopend!) richting Thamerdal (nu tegenover nr. 42) wél te verplaatsen. Hij is in	De huidige voetgangerstrap zal niet worden verplaatst. De mensen die er gebruik van willen blijven maken kunnen dat dan doen. Wel zal er

deplorabele toestand en neemt op het Zijdelveld veel parkeerruimte in door omringend plantsoen.	aandacht worden besteed aan het onderhoud van het groen rondom de trap.
De rust wordt verstoord, geluidsoverlast van uitgaande jongeren die in de nacht lallend langsrijden.	De hoeveelheid extra fietsers is beperkt en concentreert zich voornamelijk rond de ochtend- en middag zo blijkt uit metingen.
De aansluiting voor fietsers zorgt voor onnodige kap van bomen.	Doordat er alleen een fietspad wordt aangesloten van de rotonde van de Van Ghentlaan op het Zijdelveld, kan deze aansluiting compact worden gehouden. Het verlies aan groen en parkeerplaatsen blijft dus beperkt.
Nagekomen reactie	
Reactie	Antwoord gemeente
De reactienota staat vol met beweringen dat de toename in verkeer "wel" veilig kan op zo'n weg als het Zijdeveld, maar nergens worden deze beweringen naar behoren onderbouwd. Roepen dat het "wel kan" en dat het allemaal "maar beperkt is" zijn inhoudelijk niet afdoende weerleggingen van onze specifieke bezwaren. Zo wordt in deze reactienota ook volledig voorbij gegaan aan de verkeersveiligheid van de vele voetgangers op het Zijdelveld. Dit terwijl het Zijdelveld dagelijks door vele wandelaars en sporters (joggers) wordt bewandeld. Ze lopen midden op straat te recreëren (stoepen zijn er niet), in alle rust en veiligheid genieten ze van de mooiste en bekendste wandelroute van Uithoorn "Het Rondje Zijdelmeer". Deze grote groep weggebruikers wordt in deze reactienota, ondanks onze bezwaren, welgeteld o keer benoemd. Waarom zijn al onze bezwaren tav van de veiligheid van de vele voetgangers volledig genegeerd in deze reactienota? Waarom zijn onze bezwaren t.a.v. het voortbestaan van Het Rondje Zijdelmeer volledig genegeerd in deze reactienota?. Deze reactienota is helaas incompleet en daarmee houdt het geen stand. Wat kunnen wij als BBMZ groep doen om een reactienota te mogen ontvangen waarbinnen de verkeersveiligheid vanuit het brede perspectief van "alle weggebruikers" wordt beoordeeld?	Voetgangers en rondje Zijdelmeer Naar aanleiding van uw bericht hebben we de reactienota nog eens bekeken. In ons antwoord op de reacties over het rondje Zijdelmeer hebben we de voetgangers inderdaad niet specifiek benoemd. We hebben willen benadrukken dat de toename van het fietsverkeer volgens ons geen probleem vormt voor de verkeersveiligheid en daarmee voor het rondje Zijdelmeer. We begrijpen dat dit een belangrijk punt voor u is en dat u het belangrijk vindt dat dit in de reactienota duidelijk staat. Daarom zullen we uw mail met onderstaande reactie aan de reactienota toevoegen. Onderbouwing Voor de onderbouwing van ons standpunt gebruiken we de verkeerskundige typering van wegen. Voordat we deze typering toelichten nog even de cijfers van het Zijdelveld op een rijtje. Voordat we dat doen, nog even de cijfers van het Zijdelveld op een rijtje. In de nieuwe situatie neemt het aantal fietsers op het laatste stuk van het Zijdelveld toe: met 350 -naar in totaal maximaal 500- fietsers, verspreid over 24 uur. Op het drukste moment van een werkdag komt er dan iets meer dan 1 fietser per minuut langs. Het aantal wielrenners neemt in het weekend toe met 117 per 24 uur. Ook zullen er straks 46 snorfietsers rijden. Er rijden al 538 auto's en er lopen 264 voetgangers per werkdag. In de verkeerskundige typering is het Zijdelveld een erftoegangsweg van 30km/h. De aantallen auto's en fietsers die door ons plan op het Zijdelveld verwachten, zetten we af tegen wat in de verkeerskunde 'gebruikelijk' is voor een dergelijke erftoegangsweg volgens de richtlijnen van het CROW. Deze richtlijnen worden in Nederland gebruikt voor de inrichting van wegen. Dit zijn richtlijnen en geen eisen. Er zijn dan ook verschillen

	in erftoegangswegen, maar er zijn wel degelijk aspecten waaraan een erftoegangsweg moet voldoen. Twee van deze aspecten zijn de breedte van de weg in relatie tot het aantal verkeersbewegingen. Het Zijdelveld is met minder dan 4 meter weliswaar smaller dan de richtlijn van 4,80 meter die het CROW hanteert. Het Zijdelveld is echter een doodlopende straat en kent met 538 auto's per etmaal een erg lage verkeersintensiteit. Volgens de richtlijnen kan een erftoegangsweg normaal namelijk 6000 auto's per etmaal afwikkelen. Het smalle wegprofiel van het Zijdelveld zorgt bovendien voor lage gereden snelheden. Het aantal verwachte fietsers kan het Zijdelveld ook goed afwikkelen. Op het drukste uur van de dag rijden er straks 70 fietsers op het Zijdelveld; iets meer dan 1 fiets per minuut. Dit is weliswaar meer dan in de huidige situatie maar passend bij het karakter van de weg. Voor de voetgangers is er tussen de Laan van Meerwijk en Borus een trottoir aanwezig. Op dit deel van de weg vindt bij Borus en Ons ze huis namelijk veruit het meeste haal- en brengverkeer plaats. Vanaf Borus tot het doodlopende deel van het Zijdelveld is geen trottoir of voetpad aanwezig en lopen de voetgangers gedurende 170 meter op de weg. Om de weg zo optimaal mogelijk te gebruiken, is het belangrijk dat de auto's dicht langs de kant van de weg kunnen parkeren. Om dit mogelijk te maken, gaan we hernieuwde afspraken over het snoeien maken.
--	---