

Reactienota

Aangepast ontwerp rotonde bij de
Admiraal van Ghentlaan (v2)

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 Máximalaan 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 Maximalaan 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.
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>De dure plannen voor de eerst te plannen rotonde met auto-afslag naar Zijdenveld 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?</p>	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.
<p>Graag verzoek ik u om in het plan op te nemen dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 Zijdenveld 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
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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?</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

	<p>in erftoegangswegen, maar er zijn wel degelijk aspecten waaraan een erftoegangsweg moet voldoen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
--	---