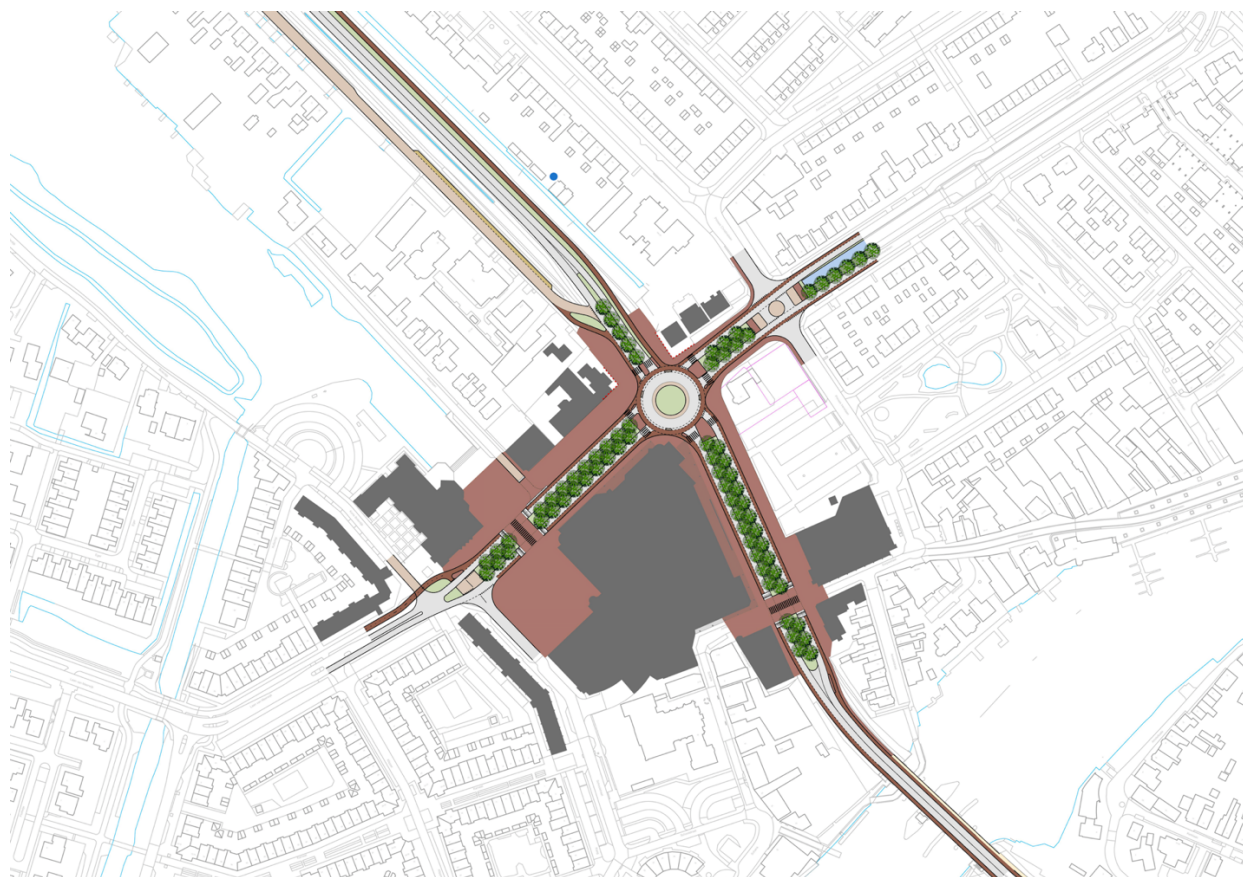


Schetsontwerp groene verkeersstructuur centrum Uithoorn



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Autostructuur in het centrum	3
2.1	Meer groen	5
3	Koningin Máximalaan wordt een echte centrumstraat	5
3.1	Grote bomen	9
3.2	Kleur in het centrum	9
4	Fietsers op fietsstroken: wel zo veilig	10
4.1	Soepele overgangen voor fietsers	10
5	Oplossingen voor kruispunten	11
5.1	Rotonde Koningin Máximalaan – Thamerlaan – Laan van Meerwijk	11
5.2	Thamerlaan – Pr. Irenelaan: voorrangskruispunt met brede middenberm	12
5.3	Overstekende voetgangers krijgen voorrang	13
6	Rotonde Koningin Máximalaan - Admiraal Van Ghentlaan	14
7	Vervolg	14

1 Inleiding

Bij de vaststelling van het plan 'Dorpshart aan de Amstel' in november 2017 heeft de gemeenteraad van Uithoorn besloten dat de Koningin Máximalaan (en daarmee de Prinses Ireneburg) in twee richtingen open blijft voor autoverkeer. Daarbij koos de gemeenteraad ervoor om de Koningin Máximalaan ter hoogte van het centrum te onderbreken. Het verkeer zou dan via een indirecte route door het centrum worden geleid, via de Prinses Irenelaan. Met dit gegeven is verder gewerkt aan de verkeersstructuur voor het centrum met een schetsontwerp voor een groene verkeersstructuur als resultaat.

2 Autostructuur in het centrum

Bij de verdere uitwerking is tweerichtingverkeer voor auto's door het centrum als basis genomen. De indirecte route via de Prinses Irenelaan levert echter niet op wat ervan verwacht werd:

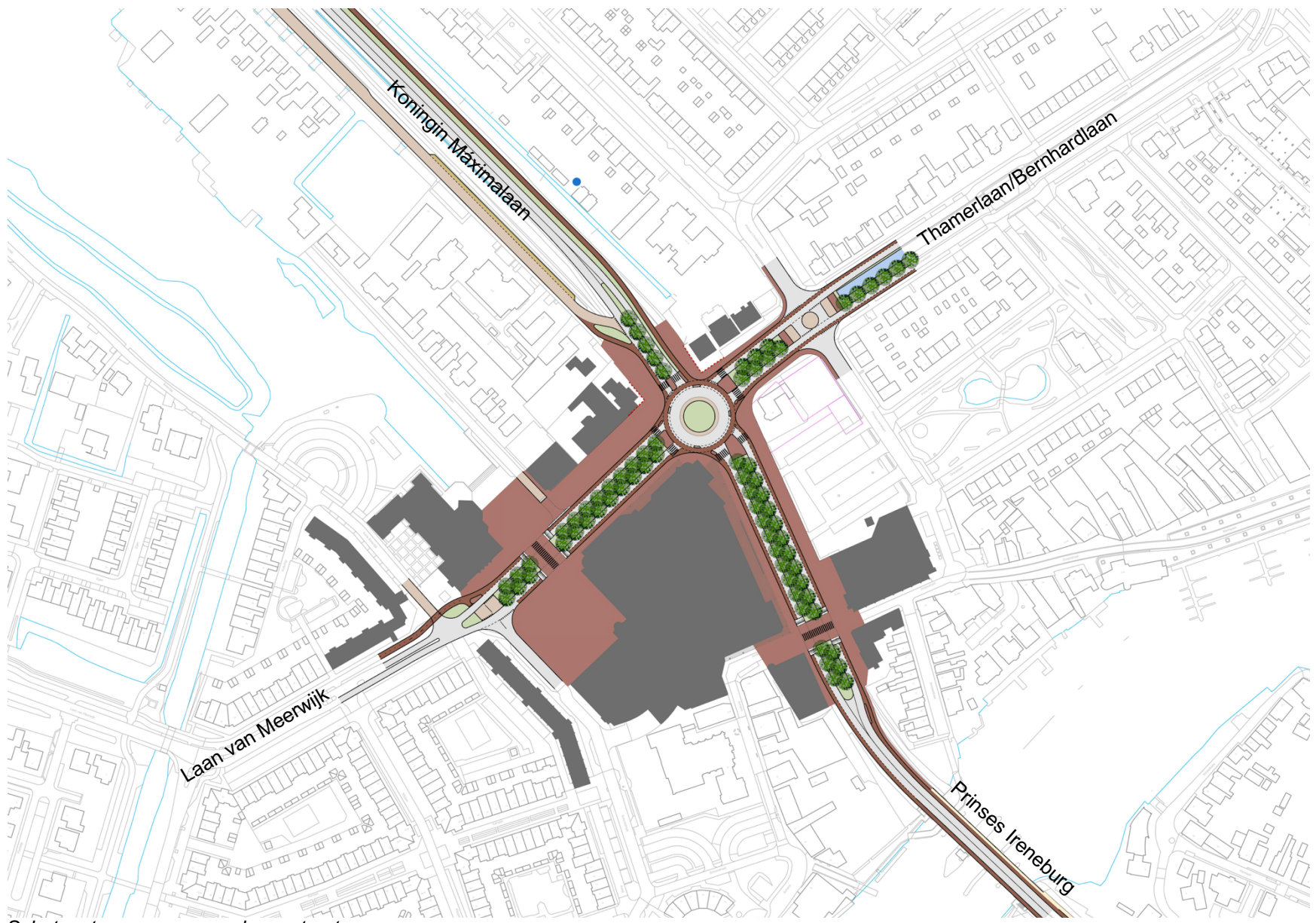


1. De grote stroom verkeer door het centrum leidt op de Prinses Irenelaan tot onveiligheid en tot een te grote toename van verkeersgeluid.

2. De voorgestelde 'zig-zag-route' door het centrum is niet geschikt voor vrachtverkeer. Want vrachtverkeer moet in bochten gebruik maken van de linker weghelft, maar heeft geen zicht op tegemoetkomend verkeer. Dat betekent dat de Koningin Máximalaan toch open moet blijven voor het expeditieverkeer.

3. Er blijft een grote stroom verkeer door het centrum rijden. Dat is voornamelijk verkeer dat gewoon in Uithoorn moet zijn. Voor dit verkeer is en blijft de route over de Prinses Irenebrug korter dan de route via de N201.

We stellen daarom voor om de Koningin Máximalaan toch gewoon open te houden voor autoverkeer (in twee richtingen, conform het Raadsbesluit). Maar deze laan krijgt wel een heel ander karakter.



Schetsontwerp groene verkeersstructuur

2.1 Meer groen

De ligging van Uithoorn aan de Amstel en het omliggende veenlandschap geven aan Uithoorn het karakter van een dorp in het groen. Dit groene imago zet zich onvoldoende voort in het oude centrum. Veel groen is verdwenen door ontwikkelingen in het verleden. In de huidige tijd worden op veel plaatsen in Nederland de dorpen en steden weer groener gemaakt.

Het realiseren van een groenere aanblik van onze verkeersstructuur is een ontwikkeling van deze tijd. Ook in Uithoorn is het inzicht ontstaan dat door meer groen een aantrekkelijker leefklimaat ontstaat.



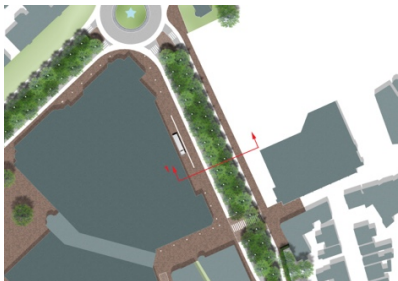
3 Koningin Máximalaan wordt een echte centrumstraat



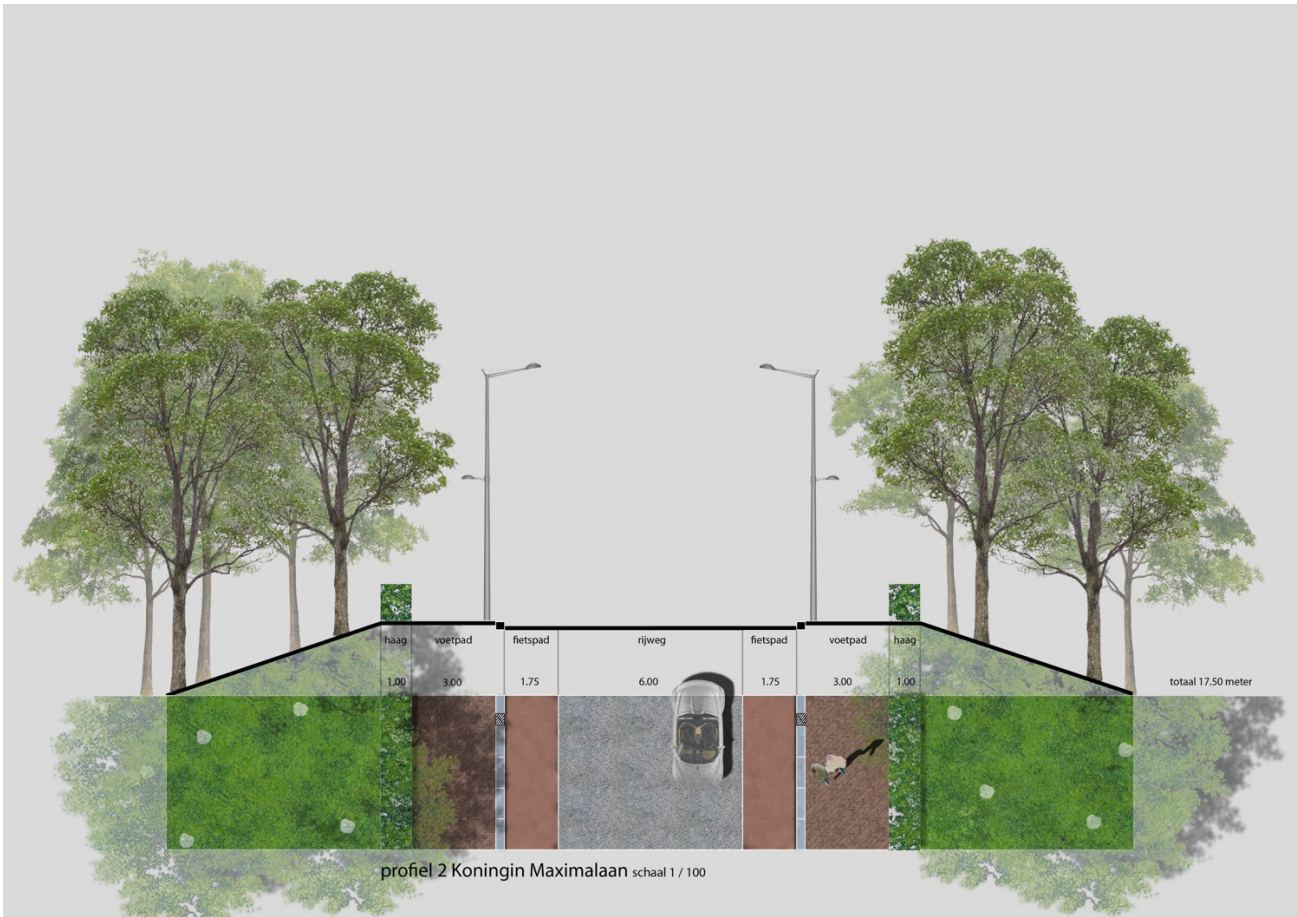
De Koningin Máximalaan voelt nu als een barrière tussen de twee delen van het centrum. Dat komt niet alleen door de hoeveelheid verkeer, maar vooral ook door de vormgeving van de weg. De weg is nu vormgegeven als doorgaande weg met brede asfaltbanen, voorsorteerstroken en veel markeringen op de weg.

Het oude centrum van Uithoorn is ideaal ontsloten vanuit de vier windrichtingen via de Thamerlaan/Laan van Meerwijk en de Koningin Maximalaan.

Om deze belangrijke en ook historische straten meer allure te geven, krijgen ze een monumentaler karakter, door de aanplant van een dubbele rij bomen en een brede verhoogde middenberm.

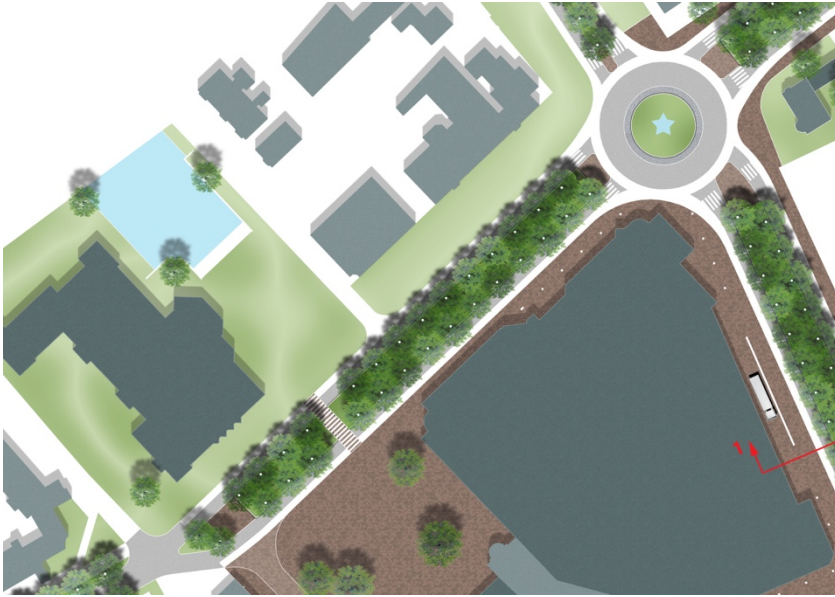


Doorsnede Koningin Máximalaan ter hoogte van Albert Heijn en Coop



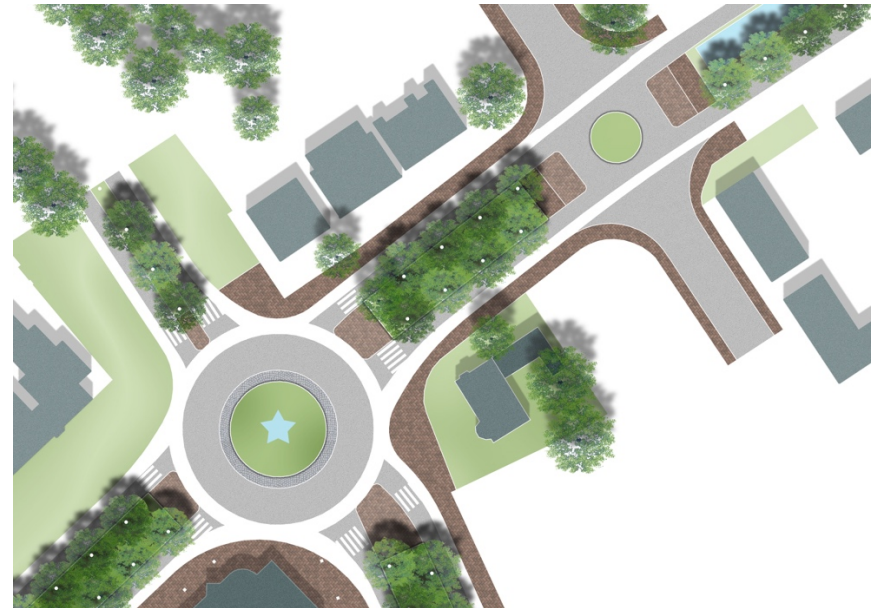
Doorsnede Koningin Máximalaan bij de oprit naar de Prinses Irenebrug

Laan van Meerwijk



Door het karakter van de weg te veranderen in een echte groen laan ruime trottoirs, verandert ook het verkeersgedrag: automobilisten merken duidelijk dat ze in een gebied komen, waar de verblijfsfunctie voorop staat. De brede middenbermen zorgen er bovendien voor dat fietsers en voetgangers de weg in twee fases kunnen oversteken.

Een vergelijkbaar centrumprofiel wordt ook op het eerste stuk van de Thamerlaan en de Laan van Meerwijk toegepast.

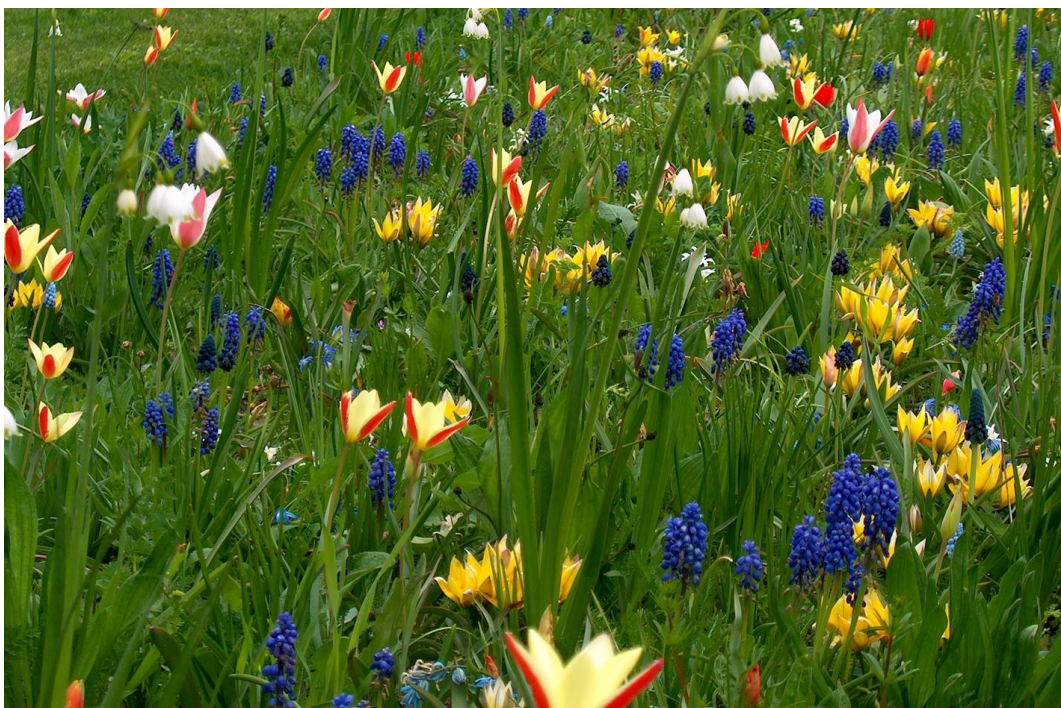


Thamerlaan

3.1 Grote bomen

Om de impact van de omgeving met zijn grootschalige en hoge gevels van het winkelcentrum te verzachten, worden er grote bomen geplant die snel groeien en voldoende groene massa vormen als tegenhanger voor de stenige omgeving. De aanblik van de stenige gevels wordt door de nieuwe groene infrastructuur verzacht, waardoor de uitstraling prettiger wordt.

3.2 Kleur in het centrum



Door de toepassing van een verscheidenheid aan planten in de brede bermen ontstaat er ook meer biodiversiteit. Afwisseling is niet alleen visueel aantrekkelijk maar zorgt ook voor evenwicht in de natuur.



De gemeente wil meer kleur in het centrum te brengen. We willen de grasbermen beplanten met voorjaarsbloeiende bloembollen.

Door meer soorten te mengen en gebruik te maken van een brede variëteit aan soorten, waaronder stinzenplanten die veel worden toegepast bij oude buitenplaatsen, kunnen we zowel de bloeitijd verlengen als een duurzaam element toevoegen omdat veel soorten zichzelf in stand houden en zelfs elk jaar rijker gaat bloeien.

Bij de keuze voor de bomen gaan we letten op bladkleur, bloei en herfstkleuren.

4 Fietsers op fietsstroken: wel zo veilig



4.1 Soepele overgangen voor fietsers

De keuze voor een structuur met fietsstroken in het centrum betekent dat er goede overgangen moeten komen op structuren buiten het centrum waar aan één zijde van de weg een tweerichtingsfietspad ligt. Daar bestaan goede mogelijkheden voor:

- Bij de Thamerlaan is geen overgang nodig: daar is al een structuur met fietsstroken.
- Op de Prinses Irenebrug wordt voorgesteld het voetpad aan de zuidwestzijde te vervangen door een fietspad richting Amstelhoek. Dit fietspad kan in Amstelhoek soepel (in een rechte lijn) aangesloten worden op de regionale fietsstructuur. Aan de andere kant van de brug kan dan het tweerichtingsfietspad vervangen worden door een eenrichtingsfietspad richting Uithoorn en een voetpad. Uiteraard kan dit alleen plaatsvinden in goed overleg met de buurgemeente, De Ronde Venen.
- Op de Laan van Meerwijk kunnen fietsers vanuit Meerwijk oversteken bij het Amstelplein, vlakbij een verhoogd plateau, waar autoverkeer wordt afgeremd.
- Bij de aansluiting van de Admiraal Van Ghentlaan op de Koningin Máximalaan wordt in de toekomst wellicht ook nog een rotonde gerealiseerd (zie paragraaf 7). Bij deze rotonde kan het fietsverkeer vanuit het noordwesten soepel en met voorrang naar de andere kant van de weg worden geleid. De mogelijkheden moeten nog verder worden onderzocht.

Bij een echte centrumstraat passen fietsstroken beter dan een vrijliggend tweerichtingsfietspad (zoals nu het geval is). Dan is er meer interactie tussen de verschillende weggebruikers.

Op rechte wegvakken in een centrumstraat zijn fietsstroken een veilige oplossing. En bij kruispunten (en uitritten) zijn fietsstroken veiliger dan een tweerichtingsfietspad aan één kant van de weg.

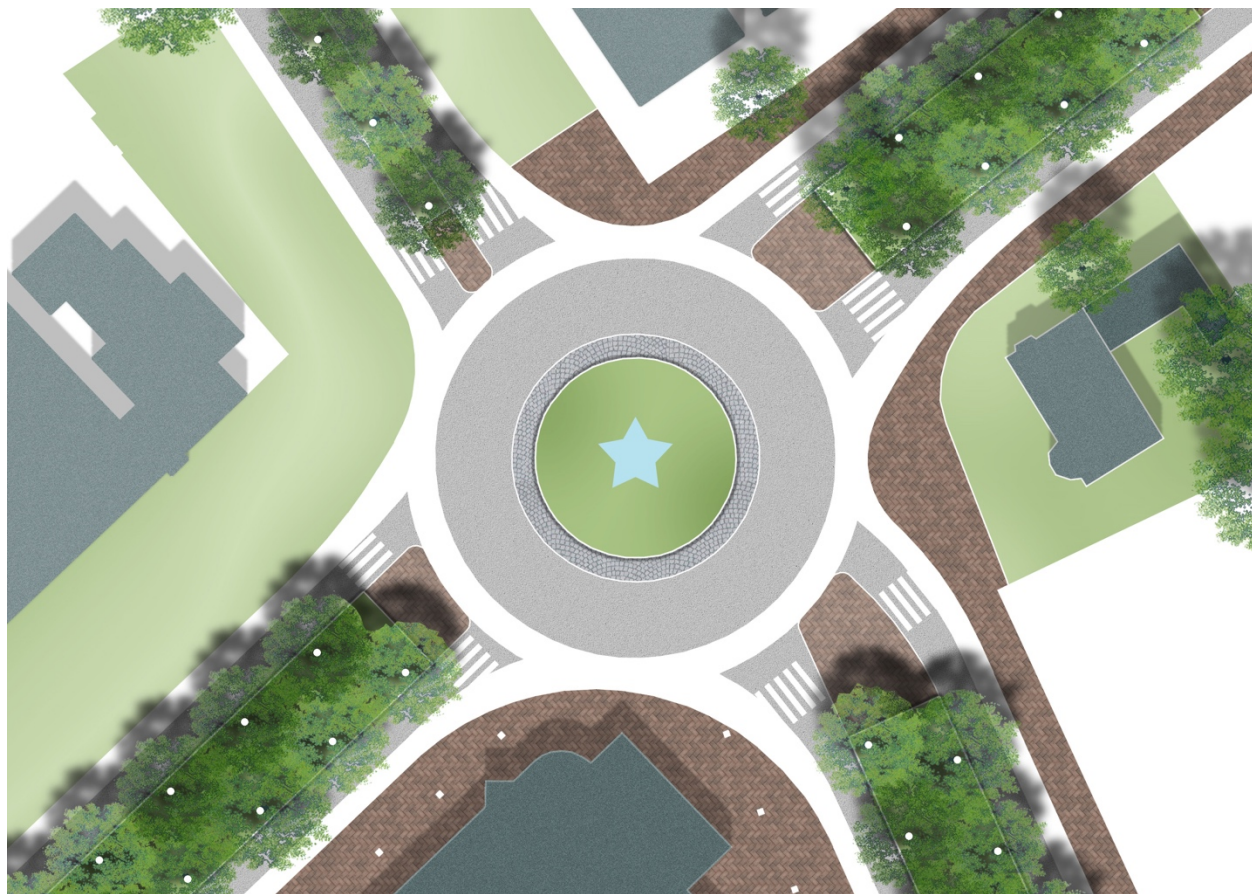
Want bij een tweerichtingsfietspad 'vergeten' automobilisten vaak dat er ook fietsers uit de tegenrichting kunnen komen.

We kiezen daarom voor fietsstroken. De fietsstroken worden royaal van afmeting (1,75 m) en worden in rood asfalt uitgevoerd.

5 Oplossingen voor kruispunten

5.1 Rotonde Koningin Máximalaan – Thamerlaan – Laan van Meerwijk

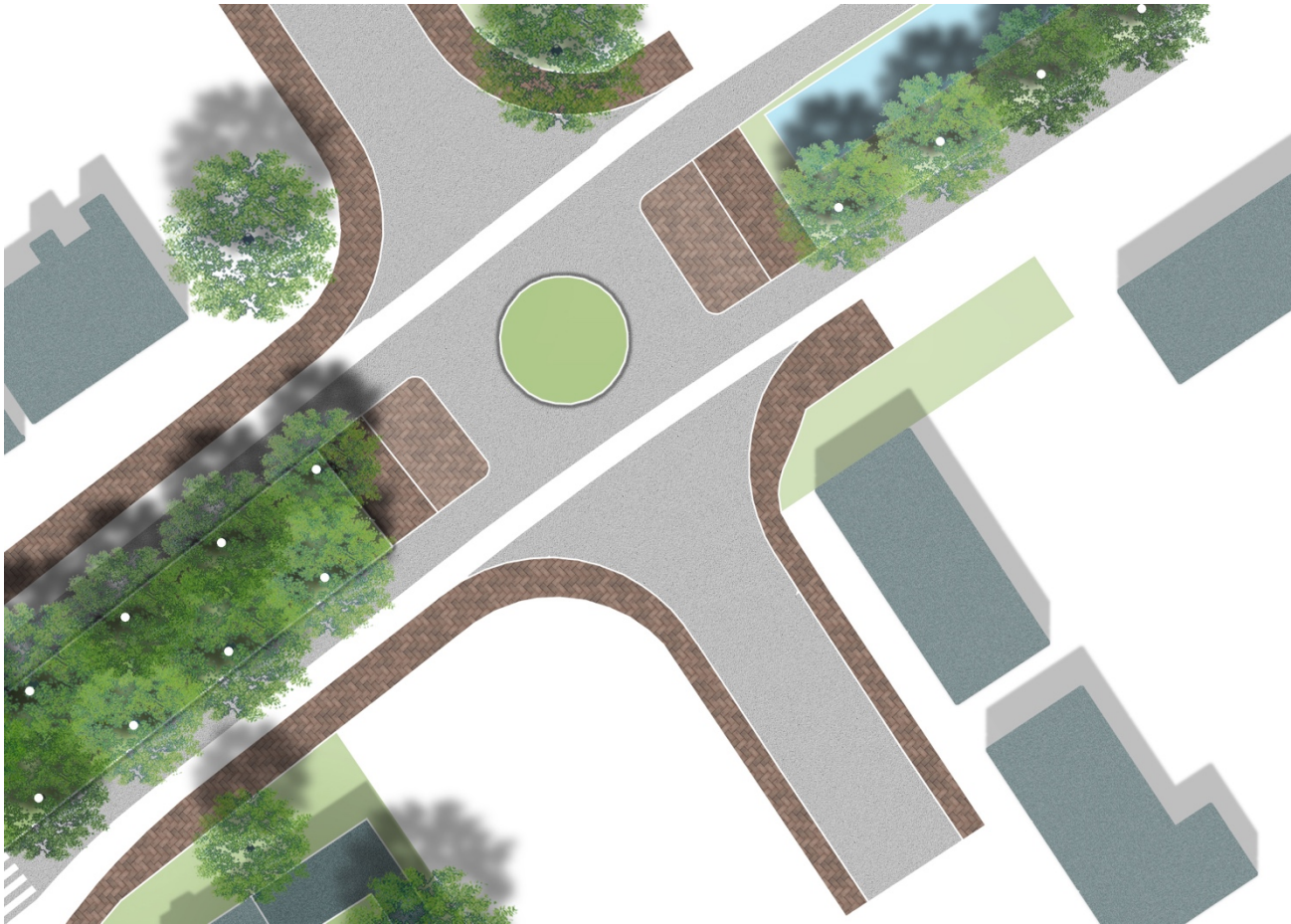
Op het kruispunt Koningin Máximalaan – Thamerlaan – Laan van Meerwijk kiezen we voor een rotonde. Met de huidige verkeersstromen kan een rotonde het verkeer net verwerken.



Er zal nog wel eens een rijtje auto's voor de rotonde moeten wachten, maar dat is nu bij de verkeerslichten ook het geval. Per saldo nemen de wachttijden af en fietsers hoeven helemaal niet meer te wachten. Zij hebben voorrang op de rotonde. En een rotonde past ruimtelijk veel beter in een centrumgebied, omdat er geen brede voorsorteerstroken nodig zijn voor het kruispunt.

Naast de middenbermen wordt ook op de rotonde een beetje bol aangelegd en van gras voorzien, waardoor de monumentaliteit wordt versterkt. De rotonde krijgt ook nog extra aandacht, in de vorm van een mooi kunstwerk, waardoor er een herkenbaar oriëntatiepunt in het centrum van Uithoorn ontstaat.

5.2 Thamerlaan – Pr. Irenelaan: voorrangskruispunt met brede middenberm



Op het kruispunt van de Thamerlaan met de Prinses Irenelaan / Prinses Christinalaan is nu een (tijdelijke) rotonde gemaakt.

De ruimte is hier eigenlijk net te krap voor een rotonde. En een rotonde past ook beter bij een kruispunt met meer gelijkwaardige takken. Hier is de Thamerlaan echter duidelijk belangrijker en drukker dan de zijstraten.

Mede omdat we ook op de Thamerlaan uitgaan van het centrumprofiel met brede middenbermen, is het mogelijk om dit kruispunt als 'gewoon' voorrangskruispunt vorm te geven.

In de middenberm is ruimte voor auto's om even te wachten, zodat de stroom auto's op de Thamerlaan in twee keer kan worden gekruist.

5.3 Overstekende voetgangers krijgen voorrang

Op plekken waar veel voetgangers oversteken, krijgen deze voorrang op het autoverkeer (door middel van een zebraapad):

- bij de oversteek van de Koningin Máximalaan ter hoogte van de Dorpsstraat;
- bij de oversteek van de Laan van Meerwijk tussen het Amstelplein en het gemeentehuis;
- bij de rotonde Koningin Máximalaan – Laan van Meerwijk – Thamerlaan.

Dat kan op een veilige manier omdat de weg een heel ander karakter krijgt en omdat het autoverkeer bij de oversteken wordt afgeremd tot een veilig niveau.

De twee oversteken bij de Dorpsstraat en het Amstelplein worden namelijk verhoogd uitgevoerd. Zij komen op een klein 'pleintje' te liggen (shared space) waar de voorrang voor voetgangers duidelijk wordt aangegeven door een zebraapad.

En bij rotondes zijn zebraapaden min of meer 'standaard': omdat vlak voor of vlak na een rotonde per definitie geen hoge snelheid mogelijk is, kunnen voetgangers hier ook veilig voorrang krijgen.



Oversteek bij Laan van Meerwijk



Oversteek bij Dorpsstraat

6 Rotonde Koningin Máximalaan - Admiraal Van Ghentlaan

Net buiten het centrum wordt in de toekomst wellicht nog een aanpassing van een kruispunt gerealiseerd, namelijk bij de Admiraal Van Ghentlaan. De mogelijkheden worden nog onderzocht. Er kan dan sprake zijn van de volgende voordelen:

- Het Zijdenveld kan op deze rotonde aangesloten worden. Het Zijdenveld wordt daardoor makkelijker ontsloten dan nu en voor het politiebureau ontstaat meer ruimte voor het gewenste centrumprofiel op de Laan van Meerwijk.
- Een rotonde past beter bij de gewenste nieuwe functie van de Koningin Máximalaan: het is geen doorgaande provinciale weg meer, maar een lokale ontsluitingsweg.
- De Admiraal Van Ghentlaan krijgt een volledige aansluiting op de Koningin Máximalaan (terwijl nu alleen 'rechts in, rechts uit' mogelijk is).
- Fietsers kunnen bij de rotonde veilig en met voorrang oversteken.

7 Vervolg

Het schetsontwerp wordt verder uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp. We willen graag weten hoe inwoners, ondernemers en belanghebbenden over het schetsontwerp denken. Daarom hebben we een communicatie- en participatietraject georganiseerd.

Later in het proces zullen we ook nog nieuwe verkeersbesluiten nemen. Dan komen vraagstukken aan de orde over 30 kilometer zones, het weren van vrachtverkeer en landbouwverkeer in het centrum en het toepassen van verkeersregelinstallaties.

De gemeente staat nu op het standpunt dat vrachtverkeer, met uitzondering van bevoorradersverkeer voor supermarkten, moet worden geweerd op de Prinses Irenebrug. Hetzelfde geldt voor landbouwverkeer.

De gemeenteraad zal uiteindelijk besluiten over de plannen, waarna er gewerkt kan worden aan de verdere voorbereiding en uitvoering van de nieuwe groene verkeersstructuur.

De ontwikkeling van het nieuwe dorpscentrum gaat verder dan alleen het vernieuwen van de verkeersstructuur. We willen graag ook nog enkele bouwlocaties ontwikkelen en de openbare ruimte opnieuw inrichten. Een nieuwe verkeersstructuur waar draagvlak voor is, vormt de basis voor nieuwe stedenbouwkundige plannen. Deze plannen zullen nog verder worden uitgewerkt en zijn nu nog niet rijp om mee te nemen in een communicatietraject. Zodra het zover is, zullen we hierover gaan communiceren.