



Verkeersstructuurplan De Kwakel

VEILIGHEID VOOROP



Eindrapport
november 2012

1 Inleiding	8. Maatregelen specifieke locaties
1.1 Aanleiding	8.1 Aanleg fietspad langs de Noorddammerweg
1.2 Interactief planproces	8.2 Verbinding tussen Ringdijk en Noorddammerweg
2. Beleidskaders	8.3 Kruisingen in het Dorp
2.1 Uithoorn Verkeer- en Vervoersplan	8.4 Kruising Ringdijk / Kwakelsepad / Anjerlaan
2.2 Structuurvisie	8.5 Langzaam verkeer oversteek Kwakelsepad vanuit Stelling
2.3 Provincie - N201 na omlegging	8.6 Verkeerssituatie rond basisschool
3. Huidige situatie 2011	8.7 Herinrichting Boterdijk
3.1 Bestaande netwerken fiets en auto	8.8 Vuurlijn ten westen van de Ringdijk ombouwen tot een fietsstraat
3.2 Verkeersstellingen De Kwakel	8.9 Oversteek voetgangers KDO op Vuurlijn verbeteren
3.3 Ongevallencijfers 2006-2010	8.10 Voetangersvoorzieningen bij de Drechtzijdijk
4. Knelpunten De Kwakel	8.11 Doortrekken van de Halfweg naar de N231
5. Analyse verkeersmodel 2008-2020	8.12 Verkeerslichten N201 – Noorddammerweg
5.1 Gebruik verkeersmodel	9. Fasering en kosten
5.2 Verschil intensiteiten tussen 2008 en 2020	9.1 Fasering
6. Oplossingsrichtingen (wilde ideeën)	9.2 Kosten
7. Uitwerking wilde ideeën	Bijlage A -Verkeersmodel
7.1 Analyse met verkeersmodel 2020	Bijlage B - Verschilplots 16 wilde ideeën
7.2 Ideeën die bij nader inzien afvallen	Colofon
7.3 Langere termijn	
7.4 Ideeën die verder uitgewerkt worden	

1.1 Inleiding

In het Uithoorns Verkeer- en Vervoerplan (UVVP) dat in 2008 is vastgesteld, is beschreven dat de ontsluiting van De Kwakel nader onderzocht zal worden. De noodzaak om de verkeersknelpunten in en rond De Kwakel aan te pakken werd nog eens nader onderstreept door bewoners en ondernemers tijdens een informatiebijeenkomst met het College van B&W in november 2010. Hoewel dit onderzoek eigenlijk was gepland zodra de effecten van de omlegging van de N201 duidelijk worden, heeft de gemeente Uithoorn, gelet op de wensen in De Kwakel, besloten toch al eerder een Verkeersstructuurplan (VSP) voor De Kwakel op te stellen.

1.2 Hoe is het verkeersstructuurplan opgesteld?

De gemeente hecht veel waarde aan draagvlak voor het VSP en heeft daarom een proces ingericht waarin lokaal betrokken partijen een belangrijke rol vervullen. Een groep van ongeveer 20 bewoners, ondernemers, vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en medewerkers van de gemeente (het werkteam) heeft in een aantal bijeenkomsten het plan gemaakt. Zij zijn hierbij begeleid door verkeersdeskundigen. In oktober 2011 is dit werkteam begonnen met het inventariseren van de belangrijkste routes en knelpunten. Vervolgens hebben zij ideeën gegenereerd waarmee deze knelpunten kunnen worden opgelost. De lijst met knelpunten en ideeën is voorgelegd aan de inwoners van De Kwakel op een bewonersavond bij KDO.

Mede aan de hand van deze reacties heeft het werkteam een visie ontwikkeld op de toekomstige verkeersstructuur in De Kwakel. Deze structuur is vertaald naar concrete maatregelen. De visie en maatregelen zijn in februari 2012 wederom voorgelegd op een bewonersavond. Mede op basis van de reacties op deze avond en tijdens de reactietermijn is het definitieve Verkeersstructuurplan De Kwakel opgesteld. Op basis van dit plan heeft de gemeente een Uitvoeringsprogramma opgesteld. Het Verkeersstructuurplan en het Uitvoeringsprogramma worden gelijktijdig aangeboden aan het College van B&W en aansluitend aan de gemeenteraad. De verwachting is dat in 2013 al wordt begonnen met het realiseren van de eerste maatregelen.

2.1 Uithoorns Verkeer- en vervoersplan (UWVP - juni 2008, Uitvoeringsprogramma geactualiseerd in 2011)

De N201 wordt omgelegd. Een groot aantal maatregelen in de verkeersstructuur van Uithoorn komt hieruit voort, zoals ook grote wijzigingen rondom de dorpskern. Maar er zijn ook andere zaken die aandacht verdienen en krijgen, zoals verkeersveiligheidsmaatregelen voor onder andere het langzaam verkeer; fietsers en voetgangers. Bovendien wil de gemeente het gebruik van openbaar vervoer graag stimuleren.

Ook ontwikkelingen in de regio, zoals ondermeer Schiphol, Greenport, ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit, zullen de bereikbaarheid van de gemeente blijven beïnvloeden. Bovendien worden projecten in de regio ter verbetering van het openbaar vervoer voortvarend opgepakt en gesteund.

In het UWVP is specifiek onderzoek gedaan of De Kwakel beter ontsloten kan worden. Bij de vaststelling van het UWVP is afgesproken dat de verdere uitwerking van de gewenste maatregelen voor De Kwakel plaats vindt op het moment dat de effecten van de omlegging van de N201 duidelijk zijn.

Deze uitwerking vindt plaats middels dit Verkeersstructuurplan De Kwakel.

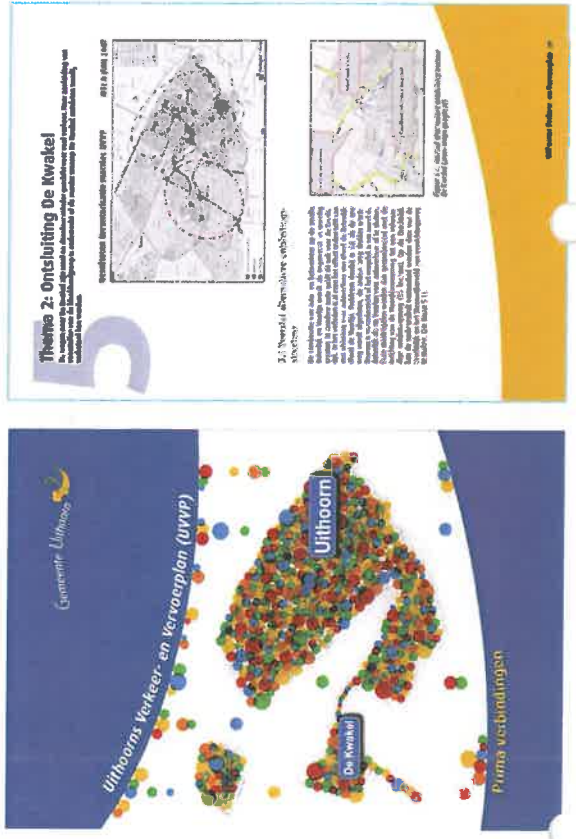
2.2 Structuurvisie (Bron: Structuurvisie gemeente Uithoorn – november 2010)

In de Structuurvisie staat dat Uithoorn twee gezichten heeft, namelijk:

- Het tuinstedelijke, economische gezicht, gericht op de Greenport Aalsmeer en het stedelijk gebied van Amstelveen/Amsterdam.
- Het dorps-, landelijke gezicht, gericht op het Groene Hart samen met De Kwakel.

Doelstelling uit de Structuurvisie is de onderlinge verschillen tussen de twee gezichten te versterken.

Het dorp De Kwakel ligt in het dorps-, landelijke gezicht. De komende jaren worden hier geen grote, nieuwe woningbouwlocaties gerealiseerd. Gezien de bestaande geluidsc contouren van Schiphol, die dwars door de gemeente Uithoorn loopt, is woningbouw binnen deze contour niet mogelijk en bovendien niet wenselijk omdat het een weidevogelleefgebied is.

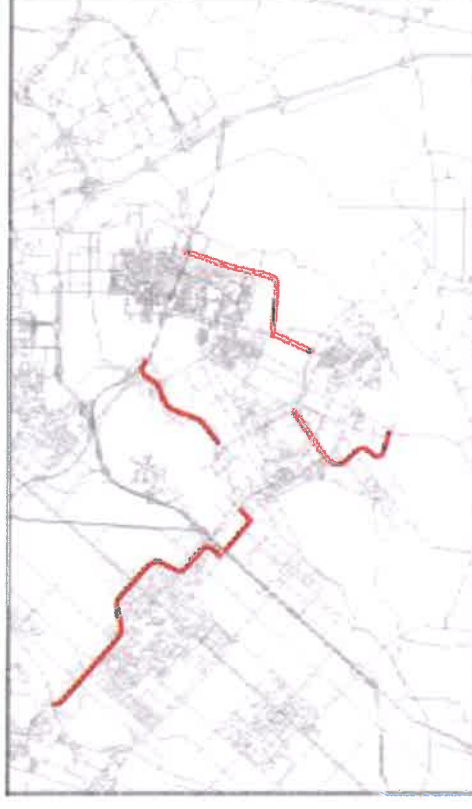


2.3 N201++ (bron: provincie Noord Holland, vervolgstudie N201 – september 2010)

De vervolgstudie N201 is uitgevoerd door de provincie Noord-Holland. Het doel van de studie is de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen voor de toekomstige verkeerssituatie (2015, 2020 en 2030) in het N201-gebied in kaart te brengen. Uitgangspunt is dat de reconstructie en omlegging van de N201 tussen Hoofddorp en Amstelhoek is gerealiseerd, overeenkomstig het Realisatiebesluit N201+, inclusief de daarna overeengekomen aanpassingen. De Vervolgstudie N201 kent twee fasen:

- De eerste fase had betrekking op de probleemanalyse. Daarbij is de trajectsnelheid als norm gehanteerd, aangevuld met analyses van de belasting van de wegvakken en op kruispuntniveau. Geconstateerd is dat tot 2030 het omgelegde deel van de N201 en ook het Utrechtse deel van de N201 (tot aan de A2) aan de norm voldoen. Op meerdere schakels in het regionale verkeersnetwerk zal de trajectsnelheid in de spitsperiodes echter lager komen te liggen dan acceptabel is. De knelpunten in de verkeersafwikkeling dienen zich in 2015 aan. Dit geldt onder meer voor de zuidelijke verbinding, de N231 naar Vrouwenakker.
- In de tweede fase van het onderzoek wil de provincie ervoor zorgen dat de verkeersafwikkeling op de problematische schakels op een acceptabel kwaliteitsniveau komen. Dit betekent een pakket maatregelen, waaronder op de N231 Legmeerdijk tussen de omgelegde N201 en Vrouwenakker het verbreden van de weg en het aanpassen van de kruispunten. Voor de N231 is het maatregelenpakket nog niet voldoende. Aanvullende maatregelen zijn het verdiept aanleggen van de doorgaande richting bij aanwezige kruispunten op het traject. De kruispunten met de Lakenblekerstraat, de Burgemeester Kasteleinweg en de Mijnsherenweg komen op basis van de kruispuntbelasting als eerste in aanmerking om aangepakt te worden, gevolgd door de kruispunten met de Bachlaan en Hoofdweg.

De gemeente Uithoorn heeft met de provincie overleg over de te treffen maatregelen op de N231.



Trajecten uit studie N201++ waar maatregelen getroffen worden

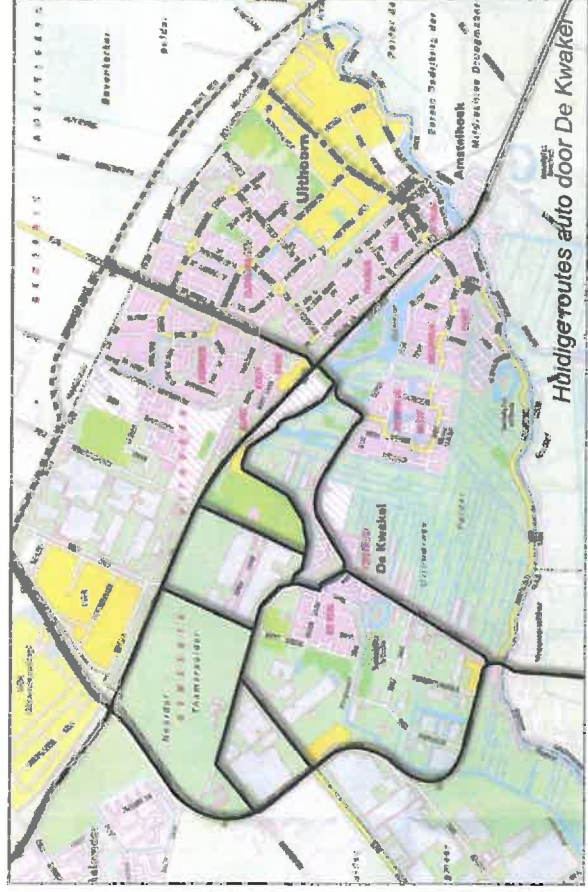
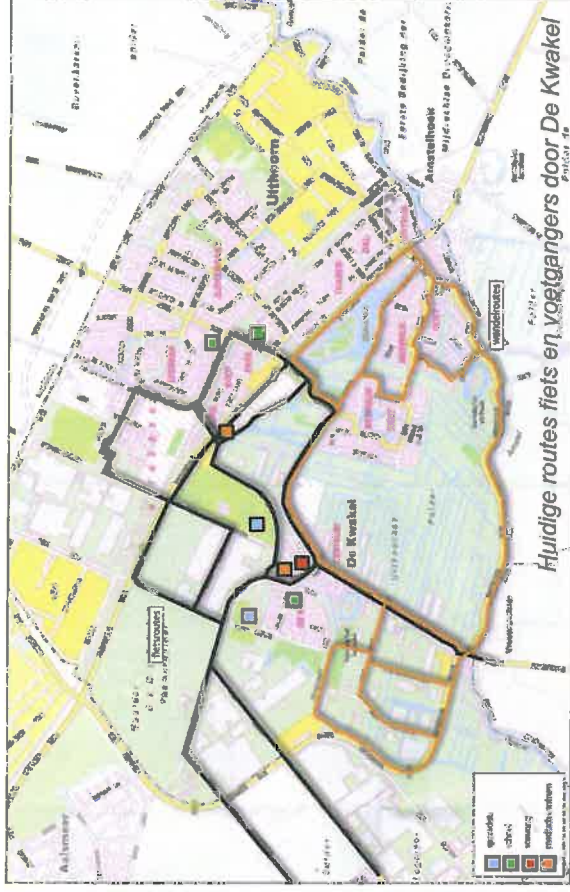
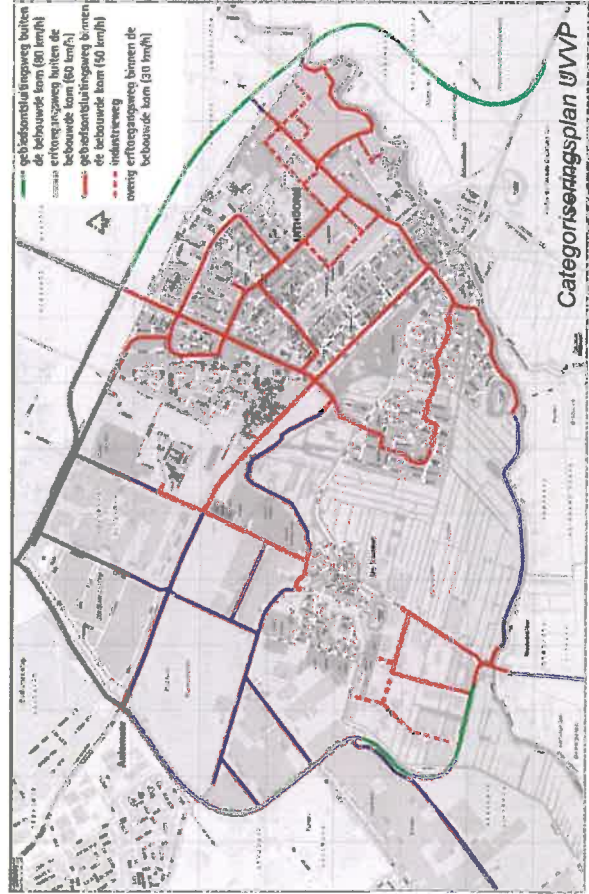
3. Huidige situatie

3.1 bestaande netwerken fiets en auto

Vrijwel het gehele infrastructuur netwerk van De Kwakel wordt zowel door de fiets als door de auto gebruikt.

De wegen zijn veelal gebouwd op de oude polderstructuur en kenmerken zich door het smalle profiel met lintbebouwing. In het westelijk deel zijn de wegen recht en langgerekt met weinig bebouwing, echter nog steeds op vrij smalle profielen waardoor er voor de fiets (en vaak ook de voetgangers) geen vrijliggende voorzieningen zijn.

Bij de categorisering van de wegen in De Kwakel (bron *categoriseringsplan UVVP*) is onderscheid gemaakt tussen gebiedsontluingswegen en erftoegangswegen. Voor de wegen binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van respectievelijk 50 en 30km/u, voor de wegen buiten de bebouwde kom is dit respectievelijk 80 en 60 km/u.



3. Huidige situatie

3.2 verkeerstellingen De Kwakel

Op 8 punten in De Kwakel zijn in de periode van 17 september tot 9 oktober verkeerstellingen verricht. In dit onderzoek zijn alle voertuigen (fiets, personenauto, vrachtverkeer) gedurende 2 weken geteld en is ook de snelheid van de auto's gemeten.

In bijlage A zijn de resultaten van dit onderzoek uitgebreid weergegeven.

Opvallende punten

- Op de wegen van De Kwakel is het niet heel erg druk < 5000 mvt/etmaal
- De Noorddammerweg is het drukst met 4400 mvt/etmaal
- Het aandeel fietsverkeer is groot - met name op de Poelweg, Vuurlijn Oost, Boterdijk (> 50% van het aantal auto's)
- Op enkele wegen (Drechtijk en Boterdijk) ligt de gemiddelde snelheid boven de toegestane snelheid
- Op de Vuurlijn Oost is de toegestane snelheid relatief hoog

Ligging 8 telpunten



Samenvatting resultaten verkeerstellingen

	Intensiteiten werkdag 17.09.2011 – 09.10.2011	Mvt/etmaal	Fiets/etmaal	Gemeten snelheid	Toegestane snelheid
A	Vuurlijn West	3100	920	54 km/u	60 km/u
B	Poelweg	1750	910	60 km/u	60 km/u
C	Noorddammerweg	4400	750	52 km/u	50 km/u
D	Vuurlijn Oost	900	470	42 km/u	60 km/u
E	Anjerlaan	3300	1350	33 km/u	30 km/u
F	Kwakelse Pad	3500	1340	35 km/u	30 km/u
G	Boterdijk	2300	1250	37 km/u	30 km/u
H	Drechtijk	3300	740	43 km/u	30 km/u
Aandeel vrachtverkeer 4-6%, waarvan 1-2% zwaar					

3. Huidige situatie

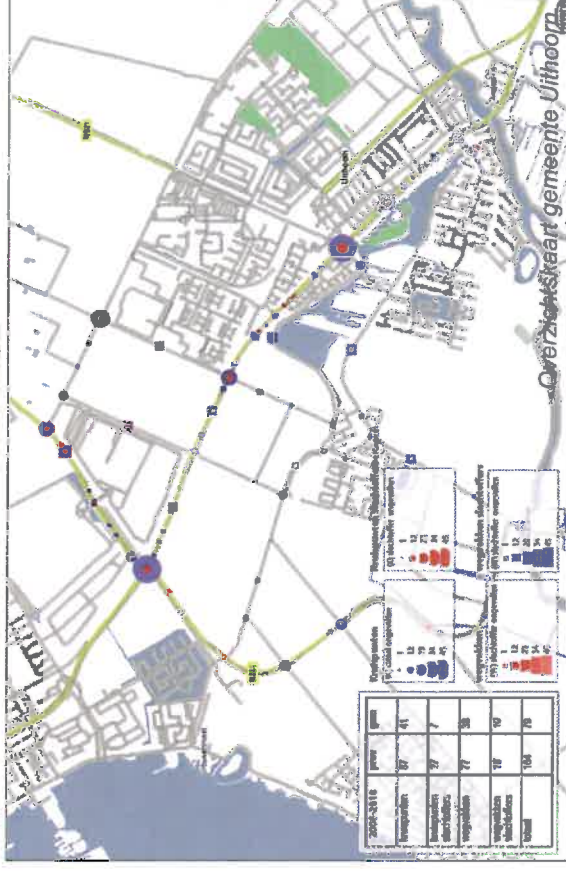
3.3 ongevallencijfers 2006-2010 (Bron: landelijke ongevallendatabase)

Vanuit de landelijke database zijn gegevens over ongevallen over een periode van 5 jaar verzameld voor de gemeente Uithoorn. Hier wordt onderscheid gemaakt tussen ongevallen met en zonder slachtoffers.

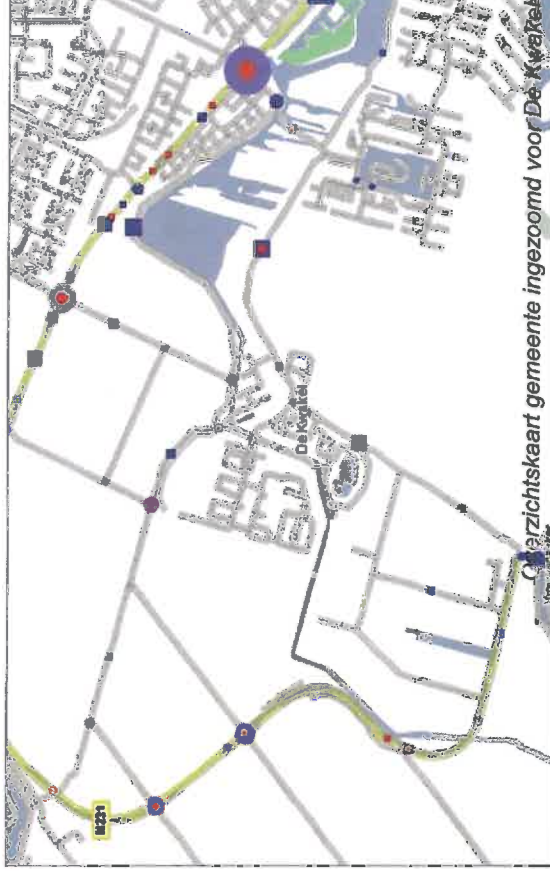
- De meeste ongevallen vinden plaats op de Provinciale weg (N201)
- Het aantal ongevallen op kruispunten is hoger dan op wegvakken

In De Kwakel zijn de ongevallen verspreid over het gehele gebied, met op enkele plekken slachtoffer ongevallen. Het geeft een indicatie dat op veel kruispunten en op wegvakken in bochten de veiligheid in De Kwakel verbetering verdient.

ONGEVALLEN 2006-2010 DE KWAKEL



2006-2010	prov	gem
kruispunten	87	41
kruispunten slachtoffers	27	7
wegvakken	77	38
wegvakken slachtoffers	18	10
totaal	184	79



4. Knelpunten

9

Met het werkteam (bestaande uit bewoners, ondernemers, gemeente en maatschappelijke organisaties uit De Kwakel) en op de bewonersavond zijn ruim 40 verkeersknelpunten benoemd in en rond De Kwakel. Er is een indeling gemaakt van de knelpunten in bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De meeste knelpunten vallen onder de categorie veiligheid.

Een deel van de knelpunten heeft te maken met beheer en onderhoud (verlichting, staat wegdek, etc.) en kan opgenomen worden in het beheer- en onderhoudsprogramma van de gemeente.

Een ander deel van de knelpunten is meer structureel van aard voor heel De Kwakel en vraagt om een structurele keuze in dit Verkeersstructuurplan. Om tot deze keuze te komen is eerst met de bewoners van De Kwakel nagedacht over alle mogelijke ideeën van oplossingen, en vervolgens is een keuze gemaakt welke ideeën de voorkeur hebben om verder uitgewerkt te worden.

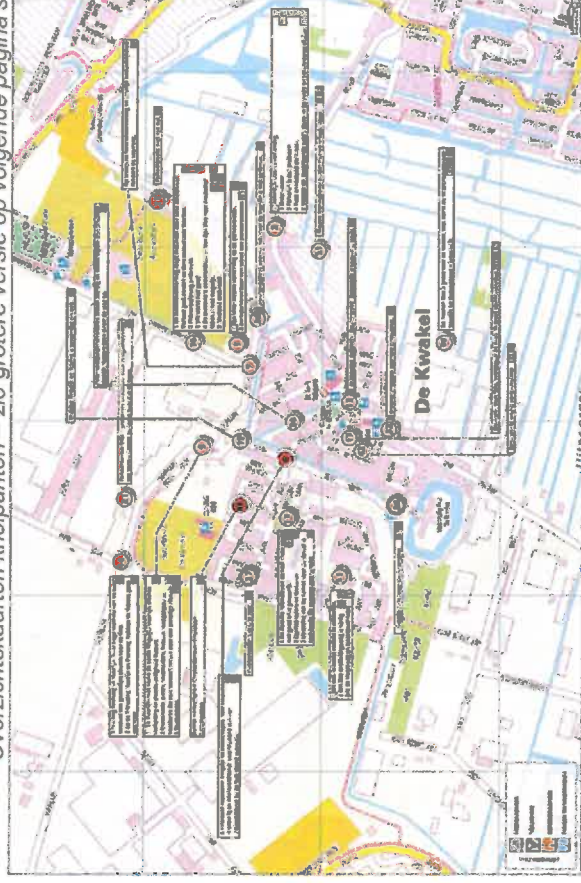
Ook is er een aantal inrichtingsvraagstukken (meest kruisingen), waarvoor los van structurele oplossingen voor het verkeer in De Kwakel, wordt onderzocht of er een betere inrichting mogelijk is.

Wat opvalt is dat de meeste knelpunten te maken hebben met verkeersveiligheid en dat deze punten verspreid liggen over heel De Kwakel. Vanuit de bewoners is dan ook als motto voor dit verkeersstructuurplan gekozen voor de titel: **VEILIGHEID VOOROP.**

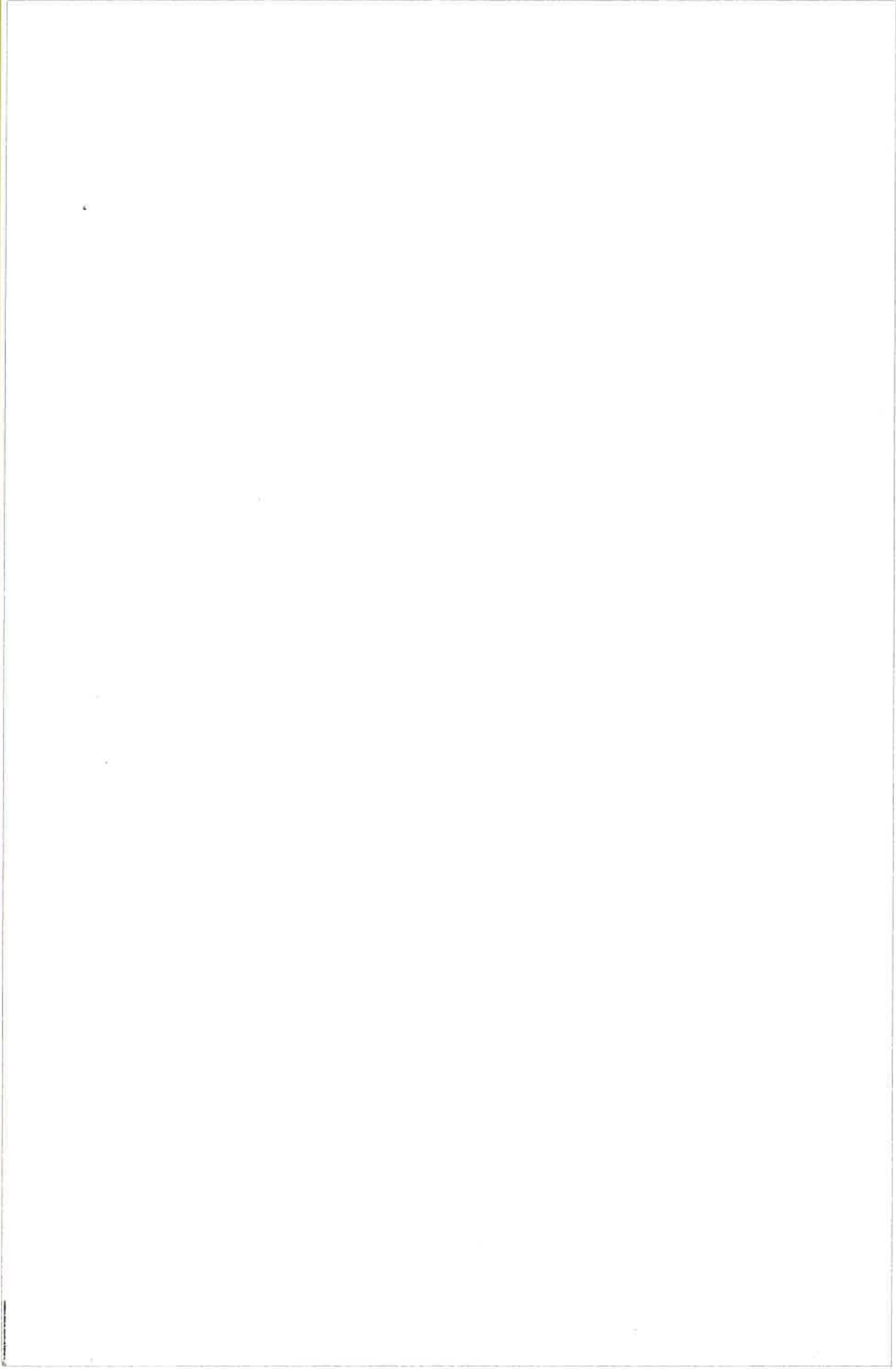
Daarnaast is er terecht de zorg om sluipverkeer door De Kwakel, vaak veroorzaakt door het vastlopen van het verkeer op de N231 en de N201. Naar verwachting zullen de problemen met sluipverkeer veroorzaakt door filevorming op de N201 verleden tijd zijn na verlegging van de N201. Op de noord-zuidroute (N231) bestaat de zorg dat dit probleem verder toe gaat nemen na omlegging van de N201.



Overzichtskarten knelpunten – zie grotere versie op volgende pagina's



Knelpuntenkaart (2)



Voor het analyseren van de toekomstige verkeerssituatie voor De Kwakel en de effecten van te nemen maatregelen wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente. Dit gemeentelijk verkeersmodel is een uitsnede van het provinciale verkeersmodel (RVMK). In onderstaande paragraaf wordt wat algemene achtergrond informatie gegeven over het gebruik van het verkeersmodel. In paragraaf 5.2 wordt specifiek op de resultaten voor De Kwakel ingegaan.

5.1 Gebruik verkeersmodel

Het gemeentelijk verkeersmodel (RVMK) is een unimodaal verkeersmodel. Dit houdt in dat het modelsysteem personenauto- en vrachtautostromen modelleert op en rondom het studiegebied. De interactie met overige vervoerwijzen als fietsverkeer en voetgangers wordt niet gemodelleerd. Deze analyse is gericht op verschuivingen van verkeersstromen in het hoofdwegenet. Voor het bepalen van de afwikkeling van het verkeer op specifieke knelpunten is het RVMK minder geschikt. Om meer inzicht te verkrijgen in deze lokale verkeersafwikkeling op specifieke knelpunten is aanvullend onderzoek, met een ander type (dynamisch) verkeersmodel, nodig. De berekeningen zeggen iets over hoe aantrekkelijk bepaalde hoofdwegen zijn voor het afwickelen van autoverkeer.

Basisjaar 2008

Voor het opstellen van het 2008 basisjaarmodel heeft bij alle regiogemeenten een inventarisatie plaatsgevonden naar infrastructurele wijzigingen in de periode 2005-2008. Op enkele plaatsen is de zonering van het verkeersmodel verfijnd om ontwikkelingen meer in detail te kunnen definiëren.

Autonome ontwikkeling 2020

Het autonome verkeersbeeld 2020 wordt in hoofdzaak bepaald door de volgende aspecten:

Weginfrastructuur: Op basis van een inventarisatie bij alle regiogemeenten is het wegennetwerk geactualiseerd naar de 2020-situatie. Hierbij zijn alle projecten meegenomen waarvan met een grote mate van zekerheid gesteld kan worden, dat deze projecten in 2020 zijn gerealiseerd. Belangrijkste project voor Uithoorn is de nieuwe verlegde N201 en het afsluiten van de Prinses Irenebrug.

Ruimtelijke vulling: Bij de regiogemeenten is geïnventariseerd welke projecten (woningbouw, kantoor- en bedrijvenontwikkelingen) in 2020 gerealiseerd zullen zijn. De omvang en locatie van deze projecten is bepalend voor de omvang van het aantal aankomsten en vertrekken per modelzone. In de directe omgeving van De Kwakel betreft dit Greenpark Aalsmeer, Amstelgroen, Centrumontwikkeling Uithoorn.

Mobiliteitsontwikkeling

Afhankelijk van de gekozen modelinvoer berekent het verkeersmodel voor een specifiek zichtjaar (in dit geval 2020) een toekomstige mobiliteitswaarde. Het verloop van deze ontwikkelingstrend is afhankelijk van meerdere invoervariabelen (inwoners, arbeidsplaatsen, beschikbare autonetwerk, mobiliteitsgroei, verplaatsingsgedrag), waardoor de uitkomsten van berekeningen een bandbreedte voor de mobiliteitsontwikkeling weergeven (zie onderstaand figuur). De jaarlijkse groei van de mobiliteit ligt in Uithoorn tussen de 0,5 en 1,5%.

5.2 Verschil intensiteiten tussen 2008 en 2020

Alvorens de effecten van maatregelen met het verkeersmodel door te rekenen is gekeken hoe het verkeer zich volgens het model zal ontwikkelen in de periode van het basisjaar (2008) naar het toekomstjaar (2020). Dit wordt gedaan voor de etmaal situatie (aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag). In de verschilplot 2008-2020 wordt de **toename** van het verkeer in **rood** weergegeven en de **afname** van verkeer in **groen**. Ook de verschillen in aantallen motorvoertuigen zijn te zien op de verschilplots.

Enerzijds treedt er door de mobiliteitsgroei in de periode 2008-2020 een toename van het verkeer op in het studiegebied. Daarnaast treedt er een grote verschuiving op in het gebruik van het wegennet door de opening van de nieuwe N201.

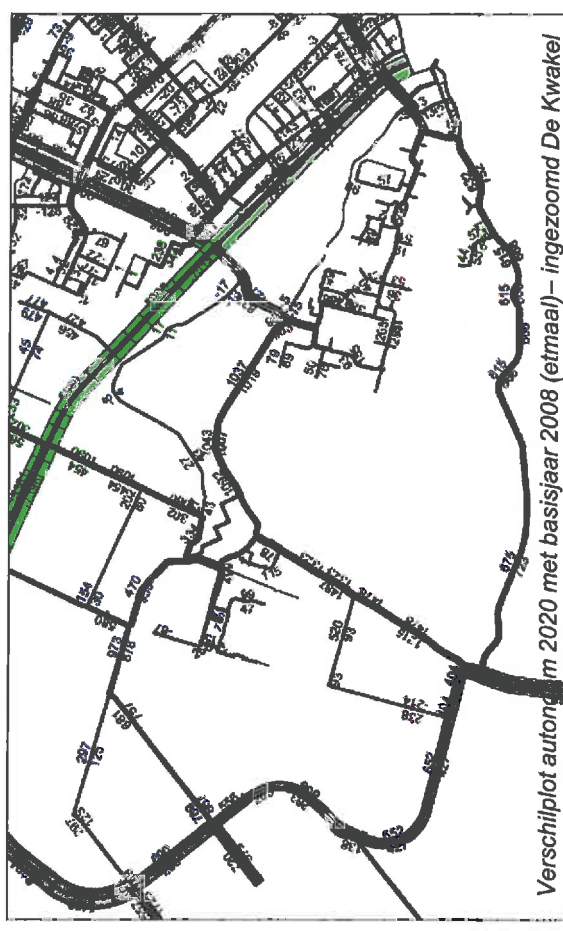
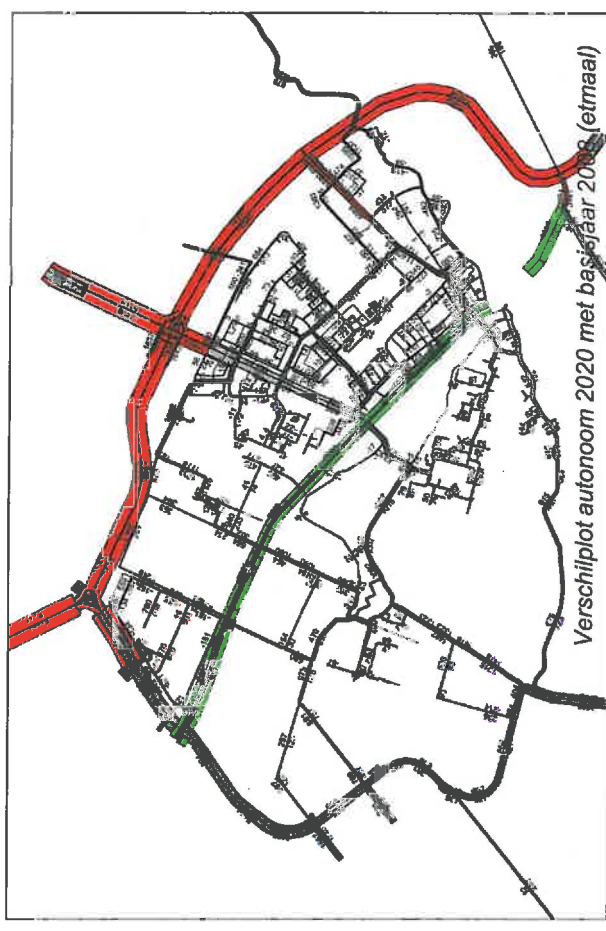
Het verkeersmodel laat een forse toename zien van het verkeer in De Kwakel tussen 2008 en 2020. Door het verleggen van de N201 worden de routes door De Kwakel aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Het verkeer op de N231 neemt daarentegen nauwelijks toe. In werkelijkheid zal dit effect niet zo extreem zijn als met het verkeersmodel wordt berekend, maar de potentiële verkeersdruk op De Kwakel als doorgaande route zal zeker toenemen.

Gebruik uitkomsten modelberekeningen

In deze studie is in de analyses bewust het gebruik van absolute modelcijfers tot een minimum beperkt. Vooral de effecten van maatregelen worden doorgerekend, door verschillen in intensiteiten in beeld te brengen met de autonome situatie voor 2020.

Verschil model met tellingen

Als we modelsituatie 2008 vergelijken met de resultaten van de tellingen uit 2011 zien we in De Kwakel op een aantal wegvakken verschillen in de intensiteit. Zo is het op de Boterdijk een stuk drukker in het verkeersmodel, terwijl de Vuurlijn Oost veel minder verkeer heeft. Als we deze twee wegen samen bekijken is het verschil tussen het model en de tellingen veel kleiner.



6. Oplossingsrichtingen (wilde ideeën)

Met de bewoners is nagedacht over mogelijke oplossingen van de geformuleerde knelpunten. Gevraagd is ideeën aan te dragen, zonder na te denken over kosten en/of haalbaarheid.

Veel aandacht was er voor het verkeersluwer (en daarmee veiliger) maken van de wegen door De Kwakel. Om sluipverkeer tegen te gaan zijn de effecten van diverse knippen voor het autoverkeer onderzocht bij de Boterdijk, Vuurlijn, Drechtelijk, Steenwijkerveld. Veel aandacht is er voor fiets- en voetgangersmaatregelen, zoals een fietspad langs de Noorddammerweg. Daarnaast is er veel aandacht voor het oplossen van onduidelijke en onoverzichtelijke punten in het centrum.



Het betreft de volgende wilde ideeën:

Boterdijk

Aanleg van parkeervakken. Afsluiten (ter hoogte van v/d Velt). Recreatie maken (parkeerplaats en water). Eenrichtingsverkeer. Fietsstraat. Versmallen met behulp van verspringende parkeervakken. In de spits alleen bestemmingsverkeer. Afsluiten met een poller. Bocht met Meerwijk West verbeteren.

Noorddammerweg

Een vrijliggend fietspad. Verbeteren van de bocht met de Vuurlijn.

Vuurlijn

Vrijliggend fiets- en voetpad. Fietsstraat (auto te gast) tussen Hoofdweg en Ringdijk, eventueel ondersteund met doseerlichten op de Hoofdweg en de Mijnsherenweg. Aansluiting Rozenlaan op Vuurlijn. Mogelijkheid tot eenrichtingsverkeer aan oostzijde in combinatie met Boterdijk. Stukje Vuurlijn Oost is nu 60 km/u weg - dit is raar. Fietspad aan andere kant van de dijk leggen. Vuurlijn alleen voor auto's. Zebrapad ter hoogte van parkeerplaats KDO. Vuurlijn ontlasten door een rechtstreekse verbinding te maken van het Kwakelsepad met de Iepenlaan. Knip voor auto's nabij de Watsonweg, feitelijk is het dan een fietspad waar ook bestemmingsverkeer op mag rijden.

Drechtelijk

Vrijliggend fietspad óf wegversmalling (ter hoogte van Drechtelijk 50) (een goed voorbeeld van wegversmalling is Nes a/d Amstel). Fietsstroken verbreden. Aanleg voetpad. Drechtelijk voorzien van een fietspad.

Kruising Kwakelsepad-Anjerlaan-Ringdijk

Leg een rotonde aan.

Anjerlaan

Verbeter de Kiss en Ride met echte rotonde.

Centrum

Leg de oude fietsbrug in de Ringdijk terug. Aansluitingen op Drechtelijk en Kwakelsepad van Mgr.Noordmanlaan duidelijker vormgeven. Kruisingen beter inrichten bij de aansluiting van de Hooilaan en de Distellaan op de Boterdijk. Eventueel voorrang instellen op kruisingen.

Ontsluiting van De Kuil

Extra aansluiting op de Poelweg. Extra aansluiting op de Hoofdweg.

Rondweg

Ter hoogte van Halfweg rechtsom rondweg om de woonbuurt en centrum aanleggen en naast de Boterdijk tot aan de Watsonweg. Ter hoogte van Halfweg rondweg door Uithoornse polder naar Boterdijk, eventueel doorgetrokken naar Noorddammerweg.

Hoofdweg en Mijnsheerenweg

Voorzien van fietspad.

Kruising Poelweg – Vuurlijn

Rotonde maken.

Noord-Zuid route

Ter hoogte van de Achterweg een fietstunnel. Ter hoogte van Steenwijkerveld fietsers voorrang.

Qui Vive

Opheffen parkeerverbod langs Vuurlijn. Parkeren verbeteren en verlichting bij parkeren verbeteren. Meer open structuur.

Langs de Amstel

Op de Amsteldijk Zuid doortrekken van fietspad, waarbij de roeivereniging, richting Molenvliet. Fietspad ook voor voetgangers. Nieuwe brug over de Amstel.

Uithoornsepolder

Wandelpad van De Kwakel naar Meerwijk (niet voor honden).

Fietsverbinding Vrouwenakker, De Kwakel, Uithoorn

Nieuwe fietsverbinding maken tussen Boterdijk en Vuurlijn.

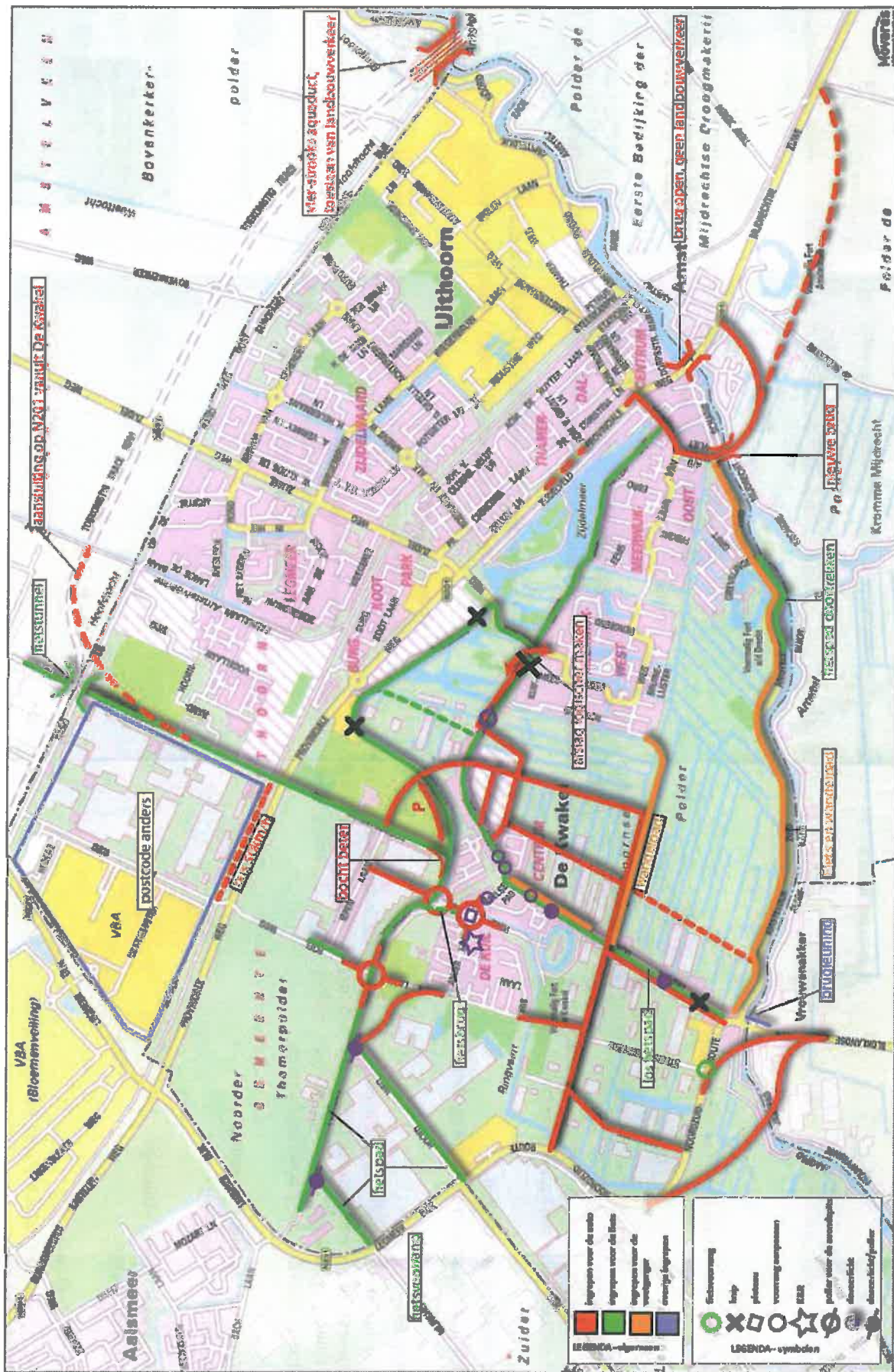
Vrouwenakkersebrug

Voorzien van een normale brugleuning zodat je verkeer aan kunt zien komen.

Prinses Irenebrug

Ondanks het genomen besluit van de gemeente: stel de Prinses Irenebrug toch open voor autoverkeer.

6. Oplossingsrichtingen (wilde ideeën)

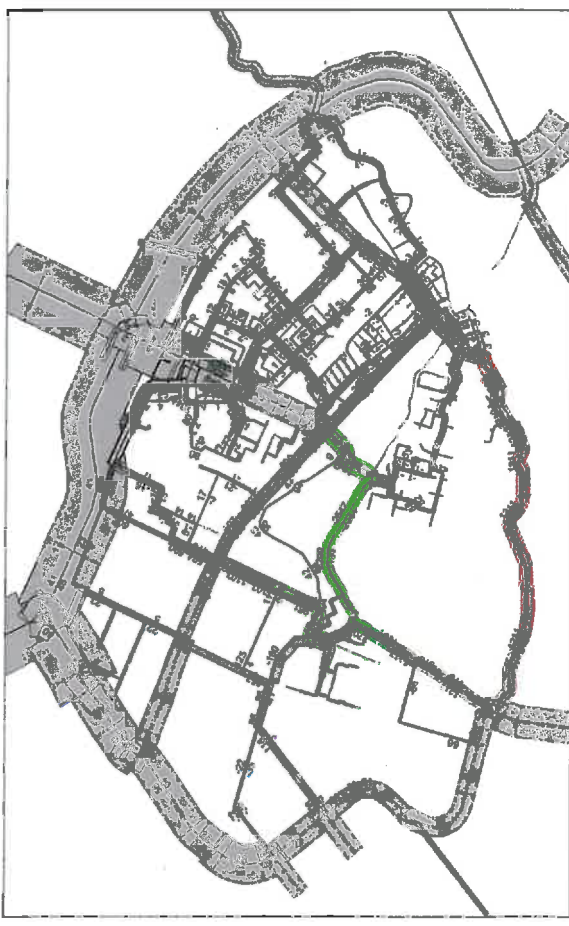


7.1 Analyse met verkeersmodel 2020

Uit al die wilde ideeën zijn 16 maatregelen gekozen waarvan de effecten op de verkeersafwikkeling in De Kwakel met het verkeersmodel zijn doorgerekend. De resultaten van deze berekeningen zijn weergegeven als verschilplots van de verkeerssituatie 2020 (etmaalintensiteit gemiddelde werkdag) met en zonder maatregel (zie voorbeeld Boterdijk richting hiernaast). In deze verschilplots wordt de **toename** van het verkeer in **rood** weergegeven en de **afname** van verkeer in **groen**. Ook de verschillen in aantallen motorvoertuigen worden hierop weergegeven.

1. Knip Vuurlijn West
2. Knip Vuurlijn Oost
3. Knip Boterdijk
4. Knip Boterdijk + Vuurlijn Oost
5. De Kuil ontsluiten richting Poelweg
6. De Kuil ontsluiten richting Vuurlijn
7. De Kuil ontsluiten richting Hoofdweg
8. De Kuil ontsluiten richting Halfweg
9. Rondweg Halfweg tot aan Boterdijk + knippen Drechtlijn en Steenwijkerveld
10. Rondweg Halfweg tot aan Noorddammerweg + 2 knippen
11. Rondweg Halfweg tot aan Noorddammerweg zonder 2 knippen
12. Halfweg aangesloten op N231 + 2 knippen
13. Knip Drechtlijn
14. Knip Kwakelsepad
15. Poelweg 2 richtingen
16. Noorddammerweg verlegd

De verschilplots van alle 16 maatregelen staan in bijlage B.



Knip Boterdijk – Verschilplot 2020

Per maatregel is aangegeven wat de effecten zijn op de verkeersafwikkeling van de Vuurlijn West, Vuurlijn Oost, Boterdijk, Drechtijk, Noorddammerweg (zie tabel pagina 19).

1. Knip Vuurlijn West

Een knip in de Vuurlijn West heeft vrijwel uitsluitend een lokaal effect.

2. Knip Vuurlijn Oost

De Vuurlijn Oost wordt verkeersarm. Verkeer verschuift naar de Boterdijk

3. Knip Boterdijk

De Boterdijk wordt verkeersarm. Toename verkeer op de Vuurlijn Oost. Forse afname verkeer op de Drechtijk. Forse toename verkeer op de Noorddammerweg.

4. Knip Boterdijk + Vuurlijn Oost

Vrijwel hetzelfde effect als alleen een knip op de Boterdijk (maatregel 3) voor de Drechtijk en Noorddammerweg. De Vuurlijn Oost en Boterdijk worden natuurlijk wel verkeersarm.

5. De Kuil ontsluiten richting Poelweg

Een nieuwe ontsluitingsweg uit De Kuil die over de Vuurlijn West aansluit op de Poelweg. Hierbij is de Poelweg ingericht als tweerichtingsverkeerweg. Hierdoor neemt het verkeer op de Noorddammerweg fors af, is er wat afname op de Boterdijk en Drechtijk en een lichte toename van het verkeer op de Vuurlijn West.

6. De Kuil ontsluiten richting Vuurlijn

Een nieuwe ontsluitingsweg uit De Kuil die op maaiveld aansluit op de Vuurlijn West. Het verkeer op de Vuurlijn West neemt enigszins toe, op de Boterdijk en Drechtijk is een lichte afname.

7. De Kuil ontsluiten richting Hoofdweg

Deze ontsluiting heeft vrijwel hetzelfde effect als een ontsluiting richting Vuurlijn.

8. De Kuil ontsluiten richting Halfweg

Deze ontsluiting geeft een lichte afname van het verkeer op de Drechtijk en de Boterdijk.

9. Rondweg Halfweg tot aan Boterdijk + knippen Drechtijk en Steenwijkerveld

De Rondweg is een idee van een nieuwe weg rond De Kwakel, met een aansluiting op de N231 via Halfweg, door de Uithoornse polder achter het centrum van De Kwakel langs en aansluitend op de Boterdijk. In deze maatregel is er ook sprake van een knip in de Drechtijk en het Steenwijkerveld. Het effect van deze maatregel op De Vuurlijn West is een toename van het verkeer, en een forse afname van het verkeer op de Drechtijk en een deel van de Boterdijk. Dat laatste wordt naar verwachting vooral veroorzaakt door de knippen. Op de rondweg zit weinig verkeer.

10. Rondweg Halfweg tot aan Noorddammerweg + 2 knippen

Verschil met de vorige maatregel is dat de rondweg wordt doorgetrokken tot aan de Noorddammerweg. Hierdoor wordt het drukker op het oostelijk deel van de Boterdijk, nog minder druk op de Drechtijk en is er een lichte toename van verkeer op de Noorddammerweg. Op de rondweg zit weinig verkeer.

11. Rondweg Halfweg tot aan Noorddammerweg zonder 2 knippen

In deze maatregel zit veel meer verkeer op de rondweg dan in de maatregelen 9 en 10. De rondweg heeft meer het beoogde effect, door verkeer van een deel van de Drechtijk en de Boterdijk af te halen. De Noorddammerweg krijgt ook iets meer verkeer dan bij de maatregelen 9 en 10.

7. Uitwerking wilde ideeën

12. Halfweg aangesloten op N231 + 2 knippen

Door deze maatregel neemt het verkeer op de Drechtelijk en Boterdijk fors af. Het verkeer op de Vuurlijn West neemt fors toe.

13. Knip Drechtelijk

De Drechtelijk wordt verkeersarm. Deze knip levert fors minder verkeer op de Boterdijk en fors meer verkeer op de Vuurlijn West. Een belangrijk deel van het verkeer wordt verdreven naar de N231 en Amsteldijk. Op de Vuurlijn West neemt het verkeer fors toe.

14. Knip Kwakelsepad

Door deze knip wordt veel verkeer verdreven naar de N231 en Amsteldijk. In De Kwakel neemt het verkeer op de Vuurlijn West fors toe. Het verkeer op de Drechtelijk neemt fors af.

15. Poelweg 2 richtingen

Deze maatregel trekt veel verkeer weg van de Noorddammerweg. Verder zijn de effecten beperkt.

16. Noorddammerweg verlegd

Deze maatregel heeft vooral een lokaal effect.

	intensiteit Vuurlijn West	intensiteit Vuurlijn Oost	intensiteit Boterdijk	intensiteit Drechtelijk	intensiteit Noorddammerweg
1 Knip Vuurlijn West	-90%	-10%	-20%	-1%	-3%
2 Knip Vuurlijn Oost	0%	-90%	+16%	-13%	+4%
3 Knip Boterdijk	+1%	+50%	-90%	-42%	+50%
4 Knip Boterdijk + Vuurlijn Oost	0%	-90%	-90%	-42%	+31%
5 De Kuil>Poelweg	+8%	0%	-18%	-14%	-38%
6 De Kuil>Vuurlijn	+11%	0%	-20%	+14%	-4%
7 De Kuil>Hoofdweg	+14%	0%	-19%	-14%	-2%
8 De Kuil>Halfweg	-2%	0%	-19%	-24%	+2%
9 Rondweg + 2 knippen	-30%	0%	-46%	-60%	-5%
10 Rondweg doorgekrochten + 2 kn	+40%	0%	-20%	-80%	+12%
11 Rondweg zonder 2 knippen	-4%	0%	-65/+20%	-56%	+30%
12 Halfweg + N231 + 2 knippen	+42%	0%	-50%	-80%	-4%
13 Knip Drechtelijk	+50%	0%	-40%	-90%	0%
14 Knip Kwakelsepad	+33%	+50%	-11%	-40%	+12%
15 Poelweg 2 richtingen verkeer	+8%	0%	-15%	-14%	-35%
16 Verlegde Noorddammerweg	+2%	0%	-18%	-14%	+8%

* N.B. In het verkeersmodel verdwijnt bij een knip de intensiteit op het betreffende wegtraak vrijwel volledig in werkelijkheid zal er nog altijd sprake zijn van bestemmingsverkeer

7.2 Ideeën die bij nader inzien afvallen

Sommige maatregelen, zoals nieuwe infra (Rondweg, ontsluiting De Kuil) hebben een zeer lokaal effect op de verkeersintensiteiten, andere maatregelen hebben een meer structureel effect voor De Kwakel.

Knip Boterdijk en Vuurlijn Oost

Een knip op de Boterdijk en de Vuurlijn Oost draagt op korte termijn veel bij aan de hoofddoelstelling, het veiliger maken van het verkeer in De Kwakel. Juist op deze smalle wegen waar ook veel langzaam verkeer rijdt, wordt het veel rustiger. Daar staat tegenover dat het wel drukker wordt op andere wegen in De Kwakel (m.n. Ringdijk en Kwakelsepad), maar deze wegen zijn daarop beter toegerust.

In het overleg is door de bewoners en bedrijven nadrukkelijk aangegeven dat een knip in de Boterdijk voor autoverkeer echter niet wenselijk is, gezien ook de nadelen ten aanzien van bereikbaarheid.

De Kuil

Voor De Kuil zijn 4 varianten ontwikkeld voor een tweede ontsluiting, te weten richting Poelweg en Vuurlijn, richting Hoofdweg en richting Halfweg. Geen van deze extra ontsluitingen geeft een significante invloed op de drukte op de andere wegen in De Kwakel. Daar staat tegenover dat een extra ontsluiting zal zorgen voor doorgaand verkeer door De Kuil. Inwoners van De Kuil in het overleg wijzen het idee van een extra ontsluiting van De Kuil om deze reden af. Een nieuwe fietsontsluiting zou eventueel dienst kunnen doen als calamiteitenroute.

Prinses Irenebrug

Verschillende mensen dringen evenzeer aan op het open houden van de Prinses Irenebrug voor (landbouw)verkeer. Over dit onderwerp zijn bestuurlijke besluiten genomen en valt buiten de scope van dit VSP De Kwakel. In het overleg van de gemeente met de provincie wordt het punt ten aanzien van het landbouwverkeer ingebracht.

7.3 Langere termijn

Knip Drechtelijk

Op de langere termijn bij een verdere groei van het autoverkeer is een knip in de Drechtelijk en het Steenwijkerveld te overwegen in combinatie met een nieuwe aansluiting van een doorgetrokken Halfweg op de N231. Deze mogelijkheid zal worden ingebracht in het nader onderzoek met de provincie naar het functioneren van de Noord-Zuid route (N231).

Rondweg

De gedachte achter dit 'wilde idee' is dat ooit wellicht de geluidsc contouren rond Schiphol kunnen wijzigen, waarmee woningbouw in combinatie met een rondweg mogelijk zou worden. Echter, verkeerskundig blijkt deze weg weinig verkeer uit het dorp weg te nemen, terwijl in de Structuurvisie duidelijk wordt gekozen voor een open en groene polder. Daarmee valt dit wilde idee af.

Lange termijn (> 2025)

Op dit moment is de ontwikkeling van grootschalige woningbouwlocaties (> 100 woningen) in De Kwakel niet aan de orde. De gemeentelijke Structuurvisie voorziet niet in mogelijkheden hiertoe.

Als in de toekomst desalniettemin toch grootschalige woningbouw wordt overwogen in De Kwakel, dan dienen locaties adequaat ontsloten te worden op het hoofdwegennet, en niet via de bestaande wegen van De Kwakel, zoals de Drechtelijk, Boterdijk, Vuurlijn of Kwakelsepad.

7.4 Maatregelen om verder uit te werken

Op basis van de uitgebreide analyses en discussies met de werkgroep en de reacties van bewoners en bedrijven is er nagedacht over alle mogelijke ideeën van oplossingen van de gesignaleerde knelpunten, en vervolgens is een keuze gemaakt voor maatregelen om verder uit te werken.

Alhoewel knippen voor autoverkeer op de Boterdijk, Vuurlijn Oost en Drechtelijk verkeerskundig zorgen voor een belangrijke afname van verkeer op deze wegen, is er uiteindelijk voor gekozen om dit soort maatregelen niet uit te voeren. Wel wordt voorgesteld om de spitsafsluiting op de Drechtelijk, zoals deze nu van kracht is, te handhaven.

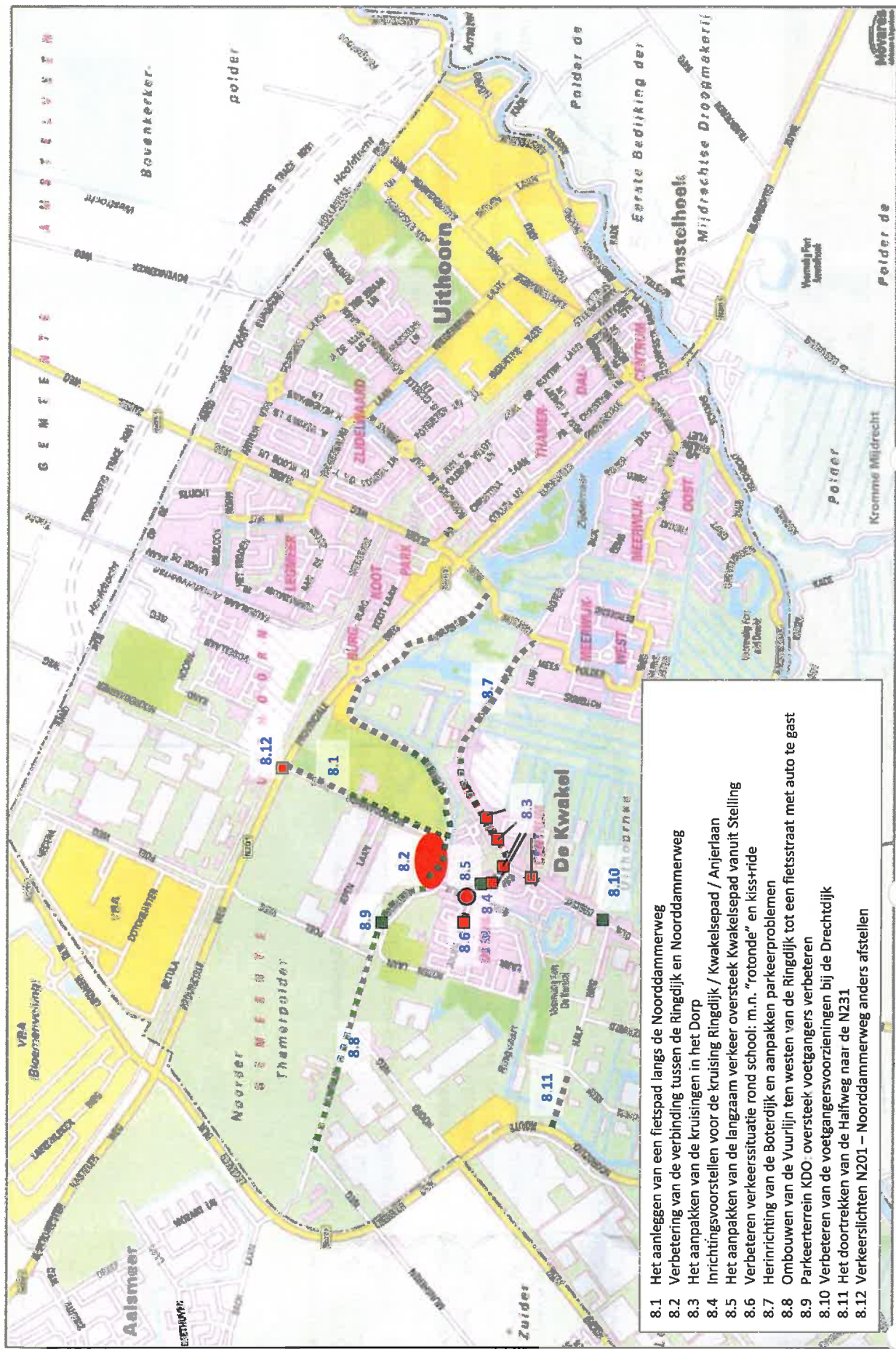
De voorgestelde maatregelen betreffen voornamelijk inrichtingsvraagstukken.

Met het uitvoeren van deze maatregelen, die verspreid liggen over heel De Kwakel, is de verwachting dat de verkeersveiligheid in De Kwakel sterk zal verbeteren.

VEILIGHEID VOOROP

De volgende maatregelen zijn nader uitgewerkt:

1. Het aanleggen van een fietspad langs de Noorddammerweg
2. Verbetering van de verbinding tussen de Ringdijk en Noorddammerweg
3. Het aanpakken van de kruisingen in het dorp
4. Inrichtingsvoorstellen voor de kruising Ringdijk / Kwakelsepad / Anjerlaan
5. Het aanpakken van de langzaam verkeer oversteek Kwakelsepad vanuit de Stelling
6. Verbeteren verkeerssituatie rond school: m.n. "rotonde" en kiss+ride
7. Herinrichting van de Boterdijk tot een fietsstraat en aanpakken onoverzichtelijke situaties rond geparkeerde auto's
8. Het ombouwen van de Vuurlijn ten westen van de Ringdijk tot een fietsstraat, waar de auto te gast is
9. Parkeerterrein KDO: oversteek voetgangers verbeteren
10. Verbeteren van de voetgangersvoorzieningen bij de Drechtelijk
11. Het doortrekken van de Halfweg naar de N231
12. Verkeerslichten N201 – Noorddammerweg anders afstellen



- 8.1 Het aanleggen van een fietspad langs de Noorddammerweg
- 8.2 Verbetering van de verbinding tussen de Ringdijk en Noorddammerweg
- 8.3 Het aanpakken van de kruisingen in het Dorp
- 8.4 Inrichtingsvoorstellen voor de kruising Ringdijk / Kwakelsepad / Anjerlaan
- 8.5 Het aanpakken van de langzaam verkeer oversteek Kwakelsepad vanuit Stelling
- 8.6 Verbeteren verkeerssituatie rond school: m.n. "rotonde" en Kiss-ride
- 8.7 Herinrichting van de Boterdijk en aanpakken parkeerproblemen
- 8.8 Ombouwen van de Vuurlijn ten westen van de Ringdijk tot een fietsstraat met auto te gast
- 8.9 Parkeerterrein KDO oversteek voetgangers verbeteren
- 8.10 Verbeteren van de voetgangersvoorzieningen bij de Drechtelijk
- 8.11 Het doortrekken van de Halfweg naar de N231
- 8.12 Verkeerslichten N201 – Noorddammerweg anders afstellen

8.1 Fietspad Noorddammerweg

23

Fietspad Noorddammerweg

De aanleg van een fietspad langs de Noorddammerweg is een lang gekoesterde wens. De gemeenteraad heeft voor dit project budget beschikbaar gesteld en het project is momenteel in voorbereiding.

Zodra dit fietspad is aangelegd blijft de verbinding van de Noorddammerweg met de Ringdijk via de Vuurlijn een onveilige route voor fietsers. Het namelijk tegelijkertijd een belangrijke hoofdroute voor het autoverkeer en smal met onoverzichtelijke bochten.

Er zijn diverse mogelijkheden onderzocht om de verbinding tussen de Noorddammerweg en de Ringdijk voor de fiets veiliger te maken. Een mogelijke oplossing is een nieuwe verbinding voor autoverkeer tussen de Noorddammerweg en de Ringdijk (zie maatregel 8.2). Hierbij valt het meeste autoverkeer op de bestaande verbinding weg en wordt deze verbinding voor fietsers veilig en aantrekkelijk.

Het doortrekken van het aan te leggen fietspad langs de Noorddammerweg tot over de Vuurlijn naar het Zwarte Dorp met een nieuwe fietsbrug over de Vuurlijn zelf en/of met een schelpenpad richting de Ringdijk, wordt niet als een structurele oplossing gezien voor het fietsverkeer.



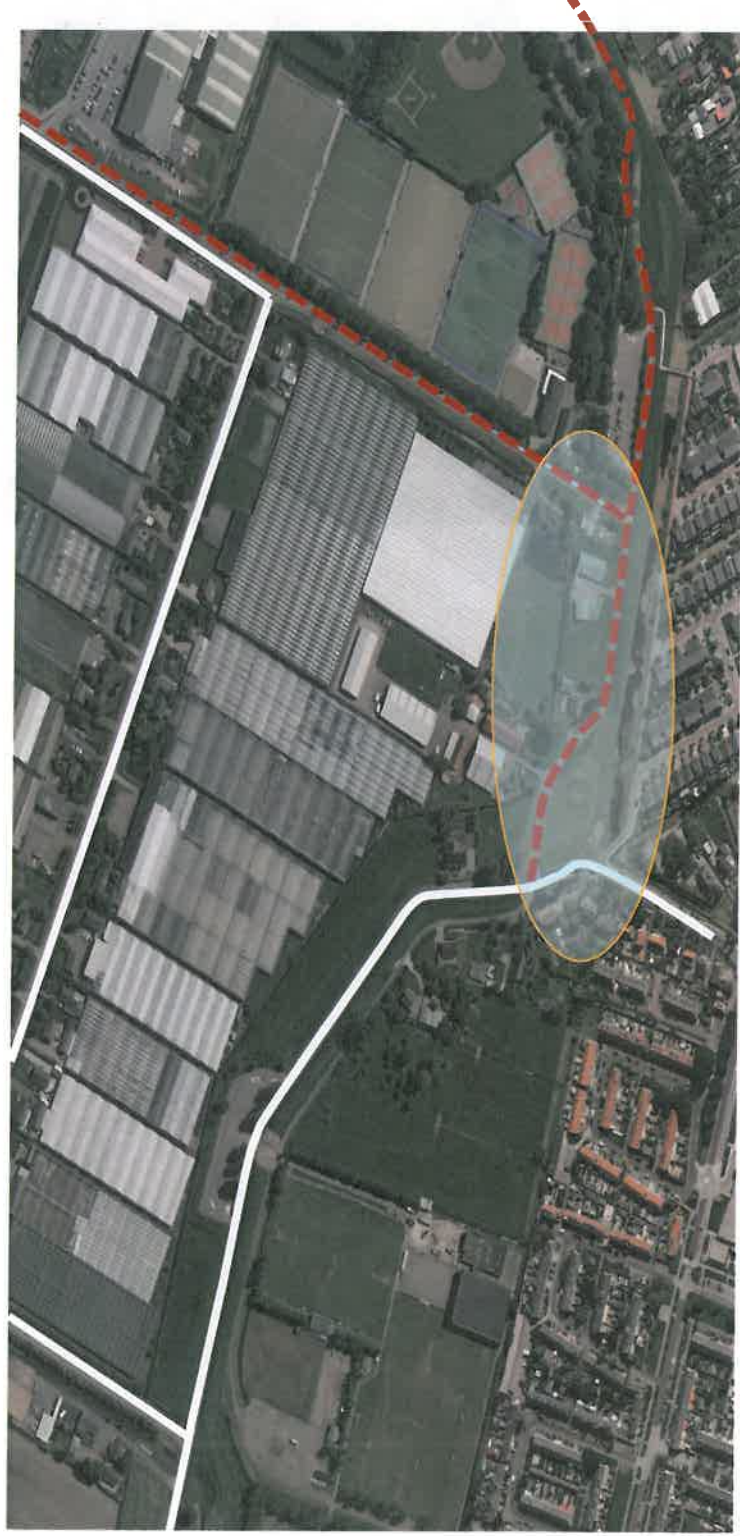
8.2 Verbinding Ringdijk - Noorddammerweg

24

Verbinding Ringdijk – Noorddammerweg

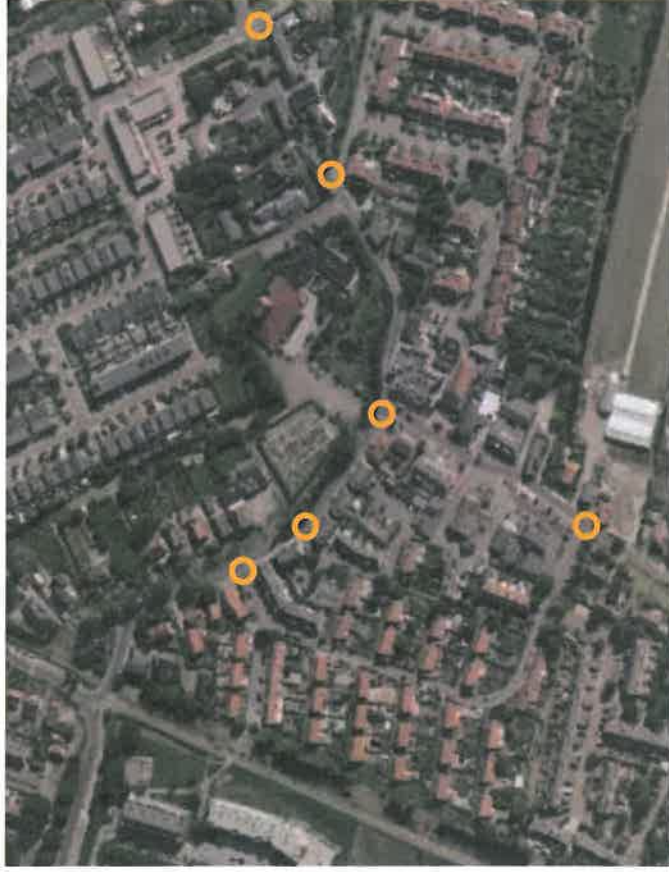
De route Ringdijk -Vuurlijn - Noorddammerweg is een drukke route die in de toekomst nog drukker zal worden, wanneer andere uitvalswegen van De Kwakel autoluw worden gemaakt. Deze hoofdroute verloopt via een smal gedeelte van de Vuurlijn en met name de bochten zijn krap en onoverzichtelijk. Voor de hoofdontsluiting van De Kwakel is dit niet wenselijk en voor fietsers is de situatie gevaarlijk.

Met een nieuwe autoverbinding komt de Vuurlijn vrij voor fietsverkeer. Onderzocht moet worden of een geschikt tracé kan worden gevonden voor een nieuwe en betere autoverbinding.



Kruisingen centrum aanpassen

In het centrum van De Kwakel hebben het Kwakelsepad, Ringdijk, Boterdijk en Drechtelijk door het asfalt en het brede profiel een uitstraling van een 50 km/u weg. De opgave is om de voor deze wegen het principe van Duurzaam Veilig voor een 30 km/u weg beter toe te passen. Dit wordt mogelijk door in de inrichting van de weg bij de kruisingen asfalt te vervangen door klinkers en de belijning aan te passen. Op de kruising Ringdijk / Mgr. Noordmanlaan is een betere inrichting mogelijk door de uitrit van het parkeerterrein aan te sluiten op de Mgr. Noordmanlaan in plaats van op de Ringdijk.



Versmalling op Ringdijk ter hoogte van brug Linie

Deze versmalling is uitgevoerd als zogenaamde "poortconstructie" volgens het principe van Duurzaam Veilig om de overgang aan te geven tussen een 50 km/u weg en een 30 km/u gebied. Onderzocht wordt of de inrichting duidelijker gemaakt kan worden.



8.4 Kruising Anjerlaan / Ringdijk / Kwakelsepad

26

Kruising Anjerlaan / Ringdijk / Kwakelsepad

De kruising wordt in de huidige situatie als onveilig ervaren, in het bijzonder voor fietsers. Momenteel is de verbinding Ringdijk – Kwakelsepad de hoofdrichting, waarvoor een haakse bocht gemaakt dient te worden over het water.

Fysieke ingrepen om deze bocht minder scherp te maken zijn kostbaar en leveren niet een veel betere inrichting en/of veiligheid op. Een rotonde verdient vanuit verkeersveiligheid de voorkeur, maar een minimale buitenmaat van 25 meter doorsnede levert grote inpassingsproblemen op.

Het wijzigen van de hoofdrichting naar de Anjerlaan – Kwakelsepad, levert voor de fietsers de meest veilige situatie op. Alhoewel de hoofdroute voor het autoverkeer loopt van de Ringdijk naar het Kwakelsepad, en het niet gebruikelijk is om de hoofdrichting uit de voorrang te halen, wordt dit principe toch als uitgangspunt genomen voor verdere uitwerking.



Afsnijden bocht



Voorkeursalternatief: Wijzigen hoofdrichting



Mini rotonde



Huidige situatie

8.5 Oversteek Kwakelspad vanuit Stelling

27

Oversteek langzaam verkeer Kwakelsepad vanuit Stelling

De hoge snelheid van het autoverkeer op het Kwakelspad bij de fiets- en voetgangersoversteek (bij de brug naar De Stelling) en de bocht in de weg maken het oversteken voor langzaam verkeer onveilig.

Voorstel is om de inrichting zodanig aan te passen dat hiermee de oversteek veiliger wordt. Vooral nog wordt gedacht aan:

- snelheidsremmende maatregelen door een groter vlak met klinkers of streetprint in te richten (visueel plateau).
- Borden/knipperlichten die de attentie verhogen.
- Hekken die fietsers afkomstig uit De Stelling dwingen om langzaam te rijden of af te stappen.



8.6 Verkeerssituatie rond basisschool

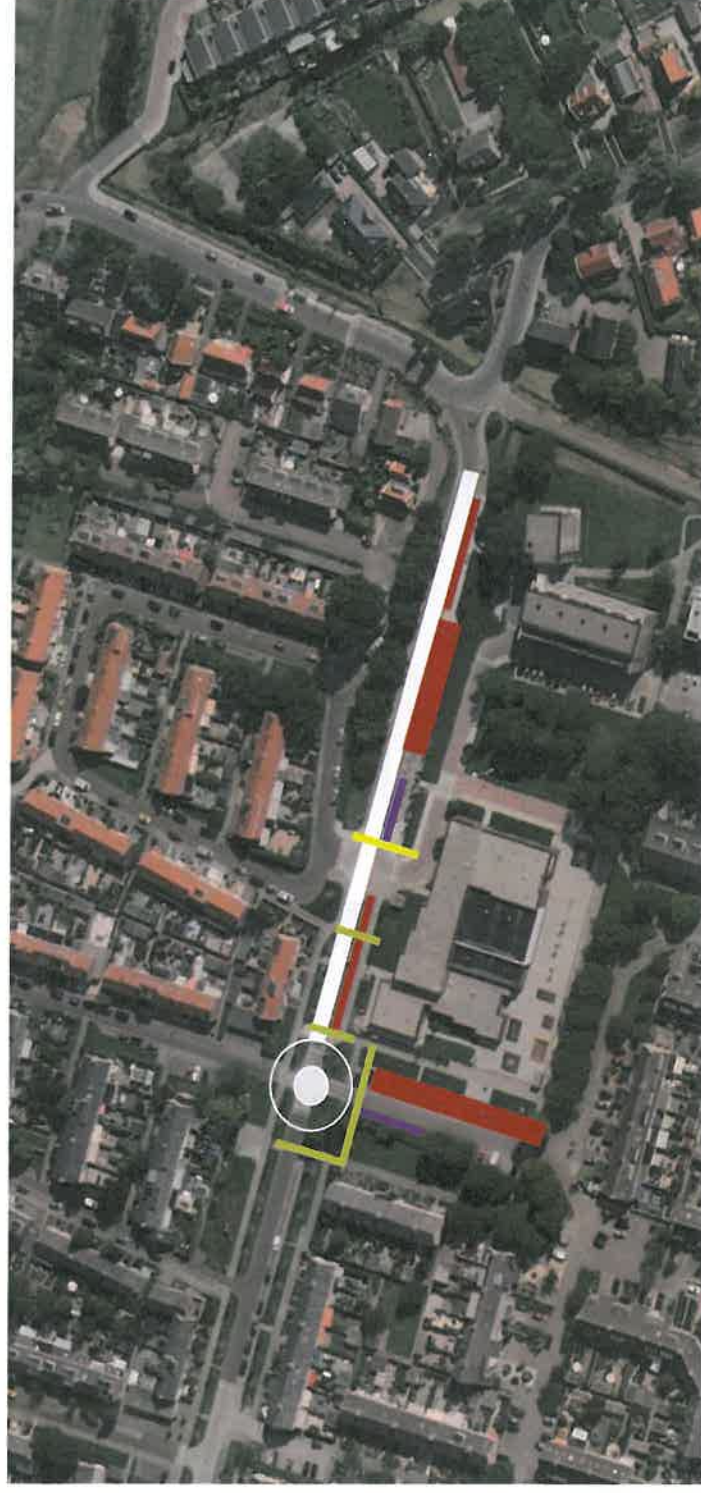
28

Verkeer basisschool Anjerlaan

De organisatie van het parkeren en halen en brengen bij de school aan de Anjerlaan wordt momenteel als onveilig ervaren. Met name de inrichting van de kruising met de Chrysantenlaan zorgt voor verwarring.

Het huidige ontwerp is in nauw overleg met de school en de ouders tot stand gekomen. Een belangrijke component bij het goed functioneren van een situatie is uiteindelijk het gedrag van de automobilisten.

Bij het bedenken van een aangepaste inrichting dient rekening gehouden te worden met enkele basisprincipes voor de veiligheid van de voetgangers, waaronder de oversteken, en een veilige routing voor de auto's. De uitwerking hiervan kan plaatsvinden in overleg met school, ouders en bewoners.



Voetgangers
Parkeren
Kiss & ride

Boterdijk

Gezien de intensiteit van het autoverkeer op de Boterdijk in combinatie met het vele fietsverkeer en de verwachting dat het autoverkeer hier in de komende jaren gaat toenemen, is in eerste instantie het voorstel gedaan om de Boterdijk te knippen. Na een nader gesprek met bewoners is gezocht naar een andere oplossing om de Boterdijk onaantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer maar wel toegankelijk voor lokaal verkeer. Deze oplossing is gevonden in het inrichten van de Boterdijk als fietsstraat waar de auto te gast is (zie 8.8 voor afbeeldingen).

Ook andere maatregelen zijn onderzocht:

- Snelheidsremmende maatregelen
- Spitsafsluitingen (Boterdijk, uitbreiden spitsafsluiting Drecht(dijk)
- “Slingeroute”
- Verkeerslichten waar je moet wachten (zoals in Aalsmeer langs Westeinder)

Deze maatregelen zijn op diverse gronden verworpen:

- Bij snelheidsremmende maatregelen valt te denken aan auto's in parkeervakken, asverspringingen. Nadeel is dat bij versmallingen fietsers in de verdrukking komen. En als er geen tegenliggers zijn wordt er extra hard gereden.
- Een spitsafsluiting van de Boterdijk in ochtend lijkt niet nodig, zolang de spitsafsluiting bij de Drecht(dijk gehandhaafd blijft. In de avondspits is er minder sluipverkeer te verwachten en lijkt een afsluiting minder zinvol. Bij een afsluiting gaat er bovendien meer verkeer over de Noorrdammerweg en in het dorp wordt het ook drukker. Gasten van Poldersport moeten bij een avondspits afsluiting ver omrijden. Ontheffing voor bewoners en/of bedrijven kan maar in beperkte mate.
- Een slingeroute door woonbuurten wordt niet realistisch en niet wenselijk geacht.
- Bij het plaatsen van een verkeerslicht is ruimte nodig voor fietsers en opstelruimte nodig voor auto's. Totaal is hiervoor ongeveer 100 meter nodig. Zoveel ruimte lijkt op Boterdijk nergens voorhanden.



Parkeerproblemen in bocht Boterdijk aanpakken

De bocht van de Boterdijk is onoverzichtelijk door de hier geparkeerde auto's. Bij de herinrichting dient voor de het geconstateerde probleem een oplossing bedacht te worden. De uitwerking hiervan kan plaatsvinden met de bewoners en bedrijven van de Boterdijk.

Vuurlijn Oost

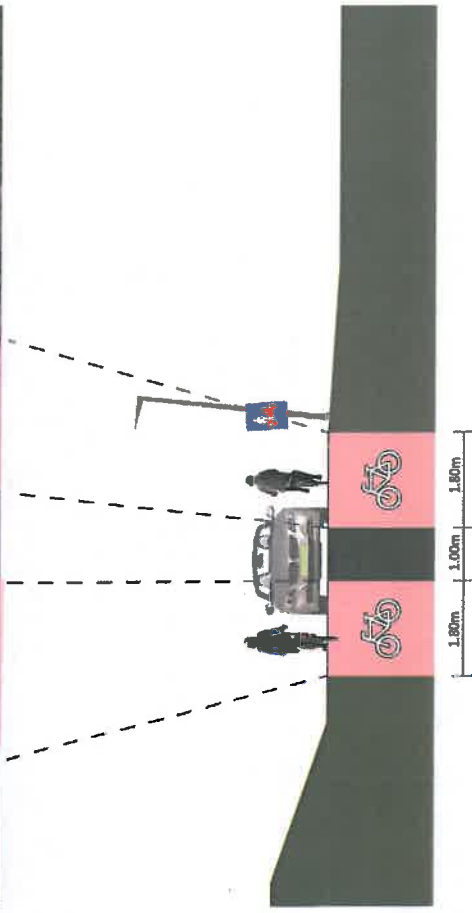
De Vuurlijn Oost moet primair een route worden voor langzaam verkeer. Door het omleggen van de N201 wordt verwacht dat deze route nauwelijks meer als sluiproute door autoverkeer zal worden gebruikt. Er worden daarom vooralsnog geen specifieke maatregelen voorgesteld.

8.8 Vuurlijn als fietsstraat

Fietsstraat Vuurlijn West

Het westelijk deel van de Vuurlijn vanaf de Ringdijk, komt in aanmerking om ingericht te worden als fietsstraat. Bij de inrichting wordt de prioriteit gegeven aan de fietsers en is de automobilist toegestaan als gast.

Bij de bochten in de Vuurlijn is de verkeerssituatie onoverzichtelijk. Hiervoor dient in het ontwerp extra aandacht te zijn.



Voorbeeld inrichting Vuurlijn west als fietsstraat

Referenties fietsstraat



8.9 Oversteek voetgangers KDO

31

Parkeerterrein KDO: oversteek verbeteren

De oversteek voor voetgangers bij KDO is voor verbetering vatbaar. Voorstel is om de inrichting zo aan te passen dat de oversteek veiliger wordt, met name door snelheidsremmende maatregelen voor het autoverkeer en beschermende maatregelen voor de overstekende voetgangers.

In het verleden lag de weg langs de Vuurlijn langs de achterzijde van het huidige parkeerterrein (zie gestippelde pijl in de foto). Hoewel dit een veiligere situatie oplevert, wegen de kosten van het terugleggen van de weg niet op tegen de baten, zeker niet als de Vuurlijn West wordt ingericht als fietsstraat (zie maatregel 8.8)



8.10 Voetgangers Drechtdijk

32

Drechtdijk: veiligheid fietsers en voetgangers verbeteren

De aanleg van een nieuw voetpad naast het bestaande profiel van de Drechtdijk is niet realistisch, gezien de beperkte ruimte. Daarbij komt dat er niet veel van deze weg gebruik gemaakt wordt door voetgangers.

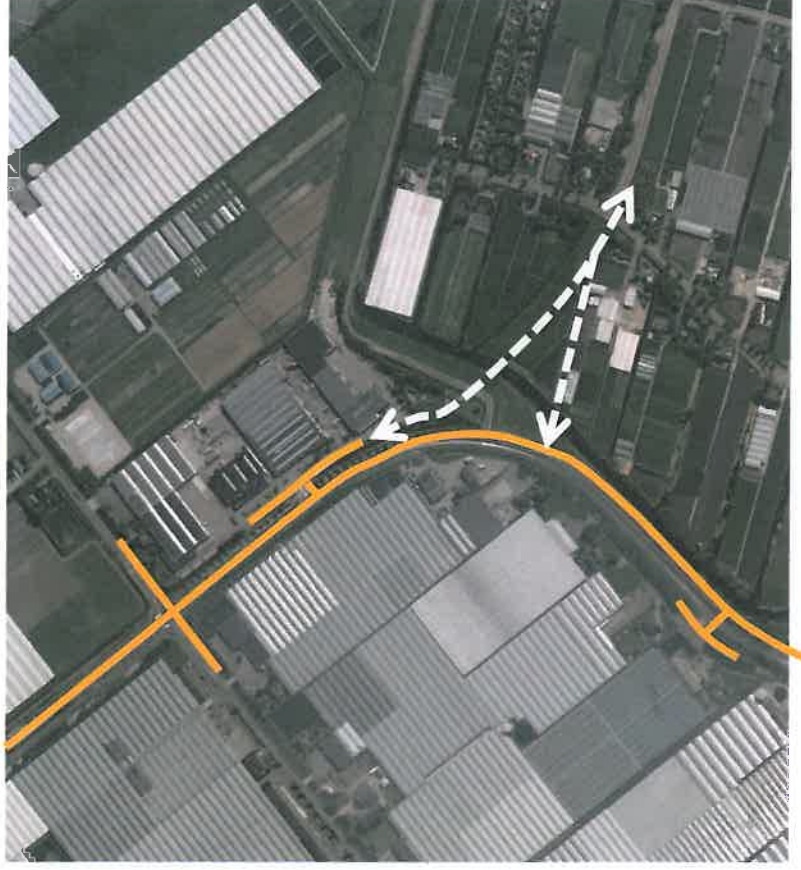
Langs een deel van de Drechtdijk ligt wel een voetpad, echter dit verkeert in slechte staat van onderhoud. Bekeken moet worden of hier extra onderhoud kan worden gepleegd. Hierbij moet worden opgemerkt dat de oorzaak van de slechte staat mede ligt in het frequent over de stoep rijden van auto's. Een hogere stoeprand om dit te vermijden is niet mogelijk vanwege de vele erfaansluitingen.



Aansluiting Halfweg

Omdat de verkeersmodellen voorspellen dat het doorgaande verkeer over de Drechttdijk gaat toenemen, is nagedacht over oplossingen om doorgaand verkeer over de Drechttdijk in te dammen. Een mogelijke oplossing is een aansluiting van de Halfweg op de N231 in combinatie met het opheffen van de aansluiting van de N231 op het Steenwijkerveld en de Drechttdijk.

Vooralsnog is de verkeersintensiteit echter niet zodanig dat dit aan de orde is. Gezien de kosten en ook de nadelen die aan deze oplossing kleven wordt deze oplossing vooralsnog geparkeerd.



8.12 VRI Noorddammerweg

34

VRI N201

Na de omlegging van de N201 wordt de instelling van de verkeersregeling aangepast aan de nieuwe verkeerssituatie.



9.1 Fasering

De meeste voorgestelde maatregelen zijn eenvoudig uit te voeren. Voor enkele maatregelen is nader overleg nodig met direct betrokkenen, zoals bij herinrichting van de Boterdijk en herinrichting van de schoolomgeving in de Anjerlaan. Bij andere maatregelen zoals een nieuwe verbinding tussen de Ringdijk en Noorddammerweg zal de planvorming meer tijd en geld kosten.

In het werkteam is gesproken over de prioritering van de maatregelen. Het team is van mening dat de volgende projecten een **hoge prioriteit** hebben:

- Kruisingen in het centrum + oversteek Kwakelsepad richting de Stelling
- Herinrichting Boterdijk
- Oversteek KDO (ook snel doen want relatief geringe kosten)

Projecten die **aansluitend** uitvoering behoeven zijn (in willekeurige volgorde):

- Kruising Anjerlaan / Ringdijk / Kwakelsepad
- Uitwerken verbinding tussen Ringdijk en Noorddammerweg
- Fietsstraat Vuurlijn West
- Onderhoud voetpad Drechtdijk

Reeds gebudgetteerd en in voorbereiding is het project:

- Vrijliggend fietspad Noorddammerweg

Hoogste prioriteit naar de mening van de meeste leden uit het werkteam heeft het project:

- Herinrichting halen/brengen school

De gemeente geeft dit project een lagere prioriteit omdat de Anjerlaan in samenspraak met de omgeving recent is heringericht. Eventuele onveilige situaties komen naar mening van de gemeente ook voort uit gedrag van de verkeersdeelnemers, die allen uit de buurt komen. Over de prioriteit van dit project verschillen dus de meningen.

9.2 Kosten

Van de voorgestelde maatregelen is een globale kostenraming gemaakt van de investeringskosten.

	Investeringskosten in miljoenen euro's
1. Fietspad Noorddammerweg (*)	-
2. Verbetering van de verbinding tussen de Ringdijk en Noorddammerweg	pm
3. Het aanpakken van de kruisingen in het Dorp (5 stuks)	0,2
4. Inrichtingsvoorzetten voor de kruising Ringdijk / Kwakelsepad / Anjerlaan	0,1
5. Het aanpakken van de langzaam verkeer oversteek Kwakelsepad vanuit de Stelling	0,05
6. Verbeteren verkeerssituatie rond school: m.n. "rotonde" en kiss-ride	0,1
7. Herinrichting van de Boterdijk als fietsstraat en aanpakken onoverzichtelijke situaties rond geparkeerde auto's	0,175
8. Het ombouwen van de Vuurlijn ten westen van de Ringdijk tot een fietsstraat, waar de auto te gast is.	0,24
9. Parkeerterrein KDO: oversteek voetgangers verbeteren	0,05
10. Verbeteren van de voetgangersvoorzieningen bij de Drechtdijk	0,1
11. Het doortrekken van de Halfweg naar de N231 (**)	-
12. Verkeerslichten N201 – Noorddammerweg anders afstellen	-

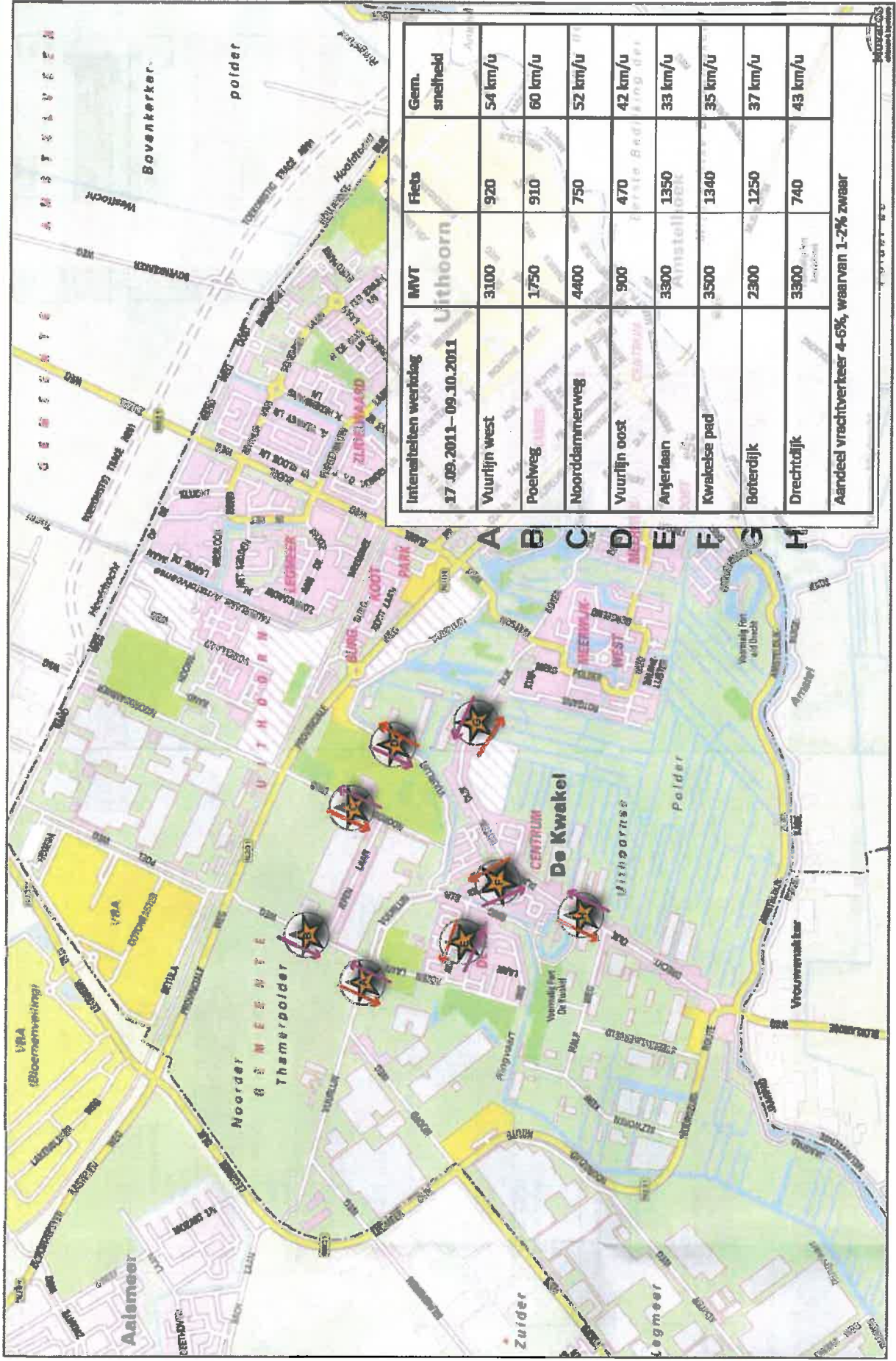
(*) Een belangrijke maatregel, het fietspad langs de Noorddammerweg, is niet in deze kostenraming opgenomen. Een fietspad langs de Noorddammerweg is destijds begroot en opgenomen op de gemeentebegroting.

(**) Een mogelijke aansluiting van de Halfweg op de Provinciale weg N231 via de bestaande aansluiting of via nieuwe aansluiting met VRI is niet in de kostenraming opgenomen. Deze maatregel wordt wellicht meegenomen in de vervolg studie N-201++ van de provincie, waarbij de doorstroming op de N-231 ook een onderwerp.

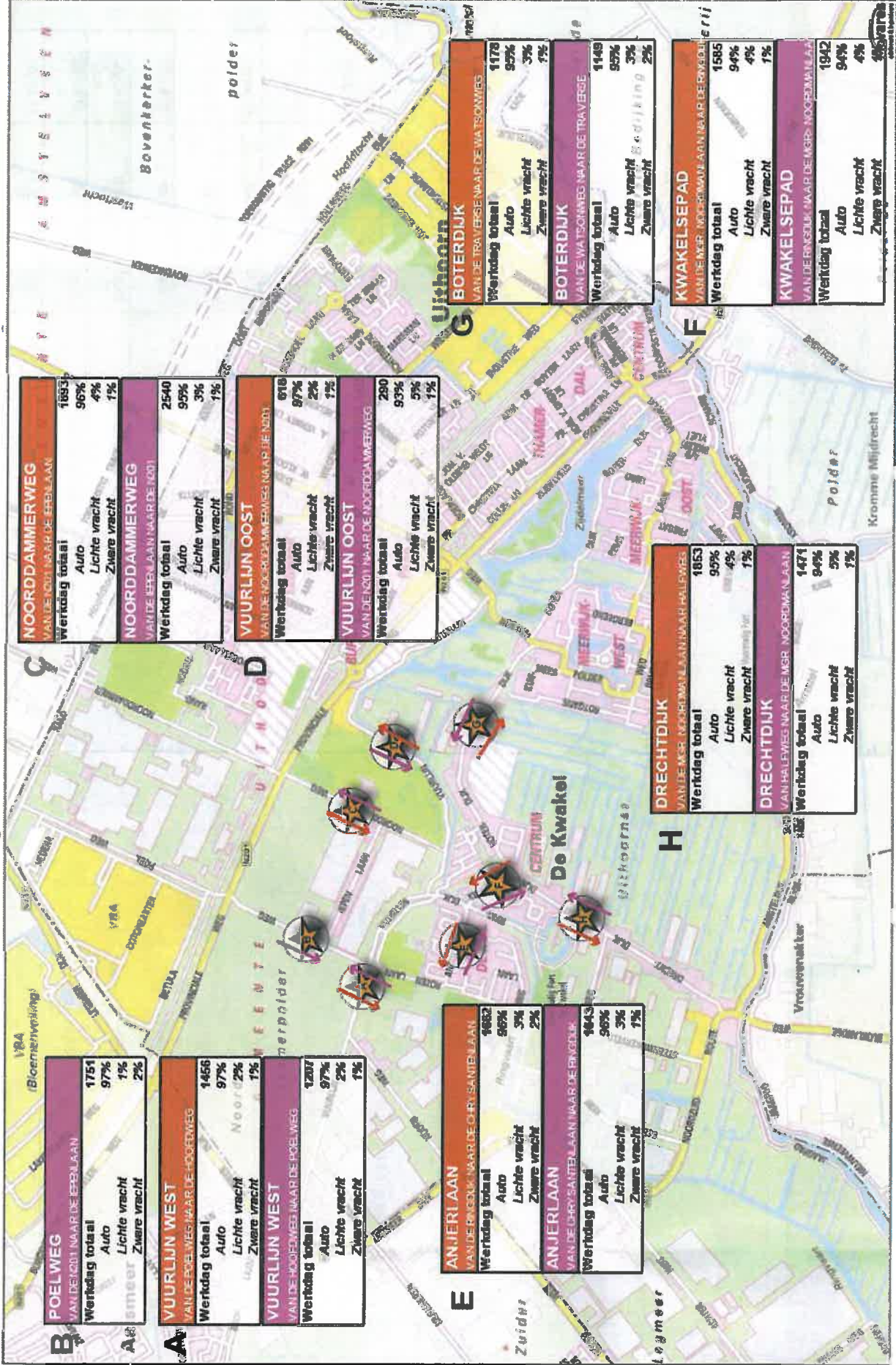
BIJLAGEN

36

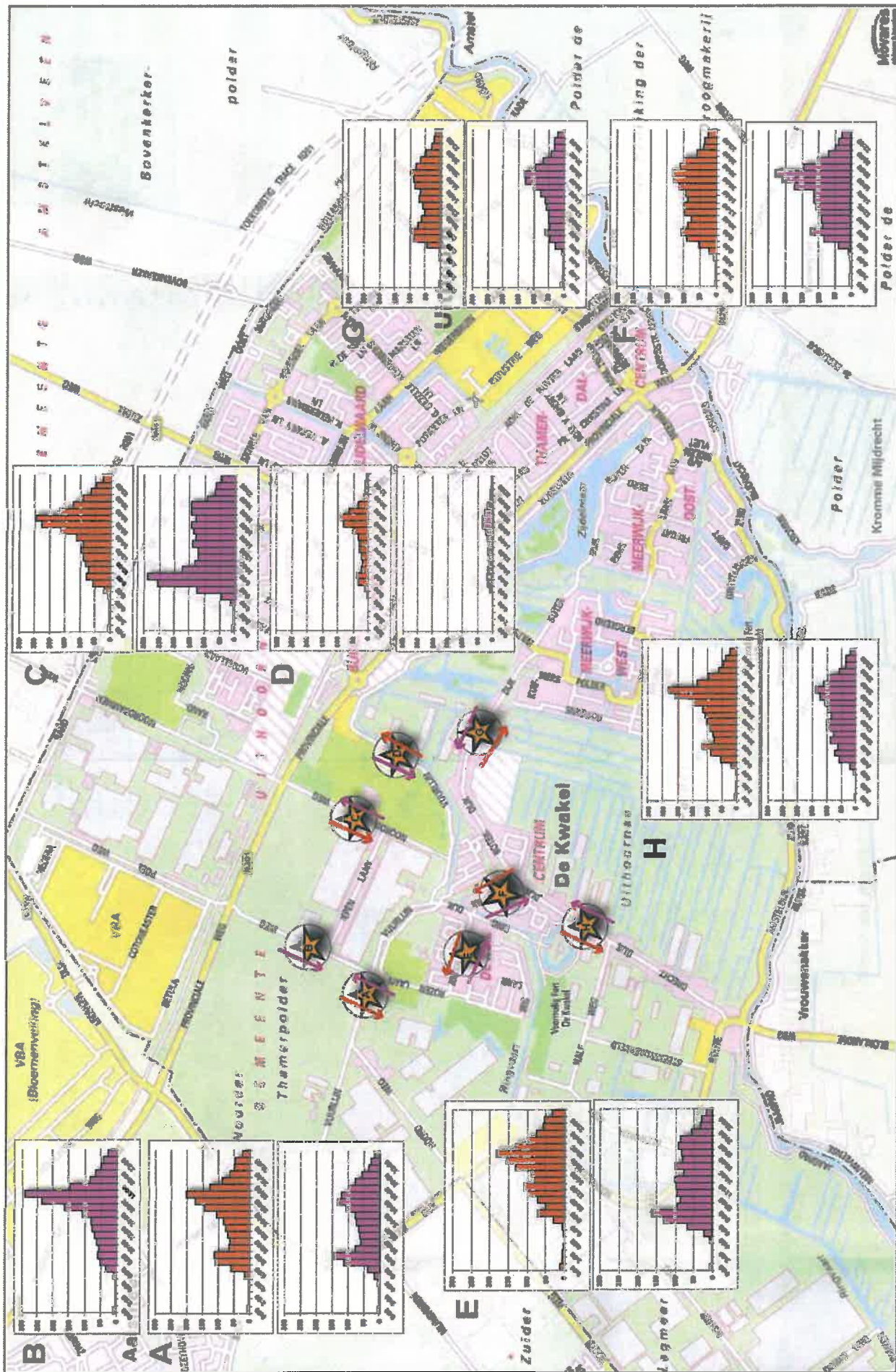
- A. Verkeerstellingen
- B. Verschilplots wilde ideeën



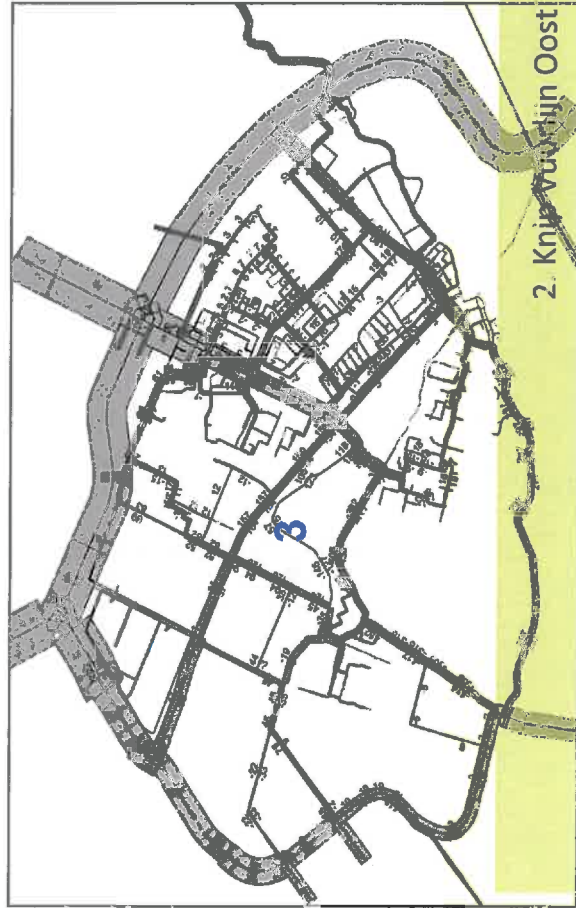
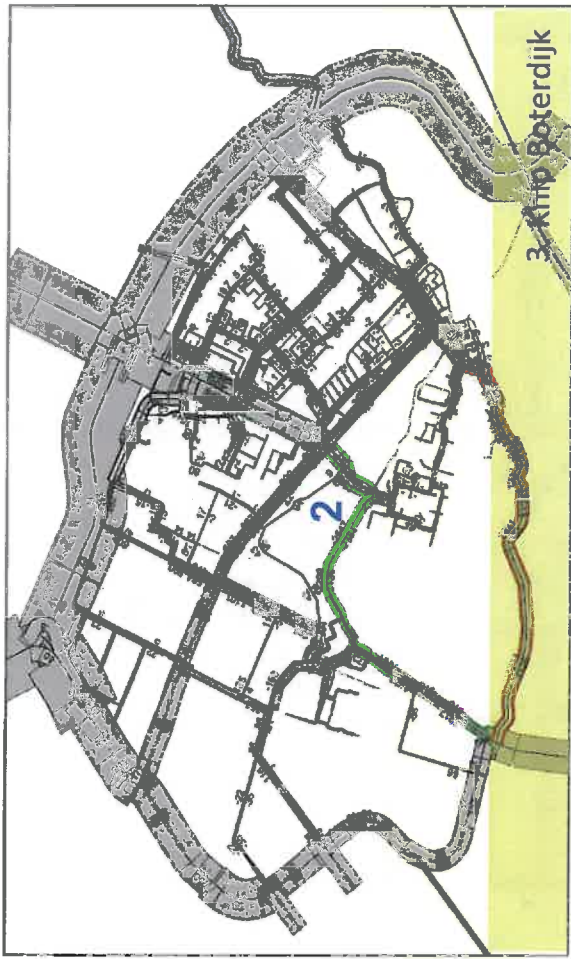
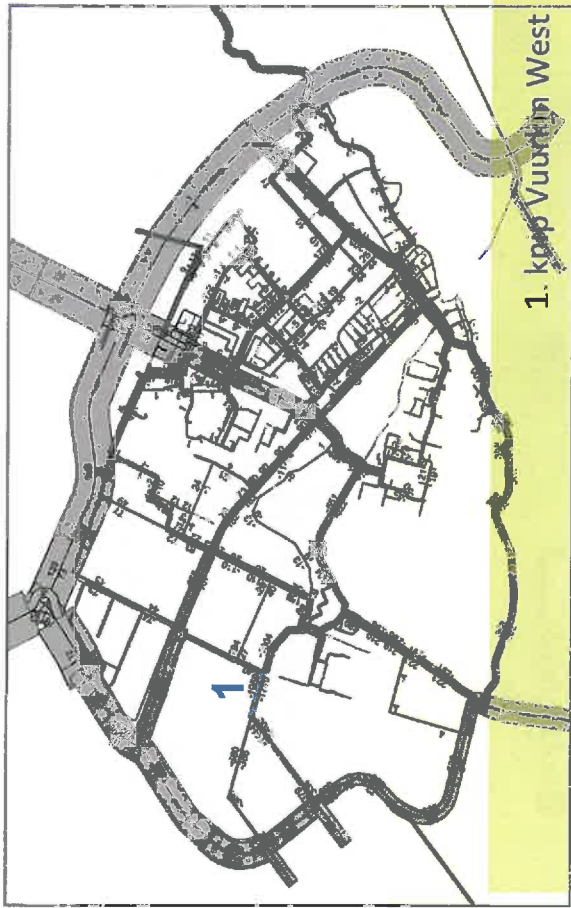
A. Intensiteiten werkdag auto en vrachtauto



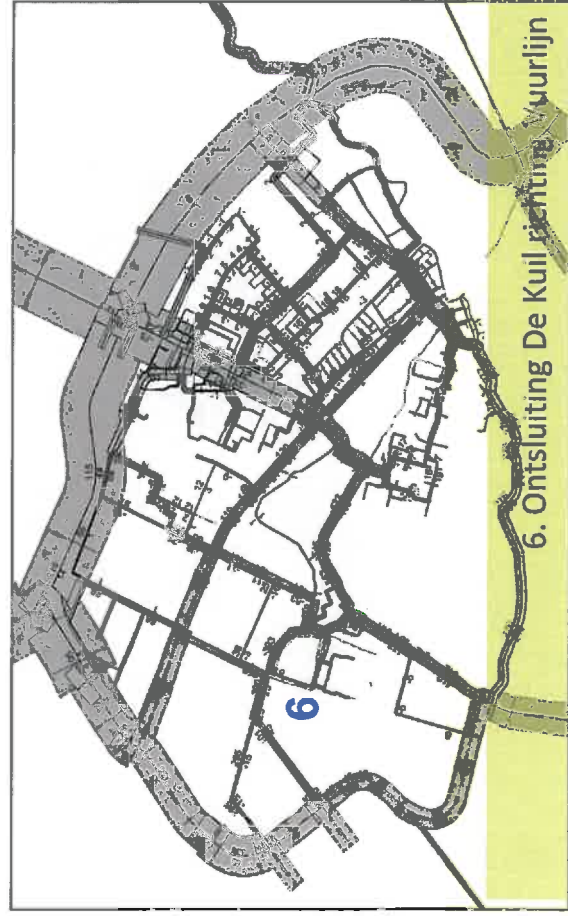
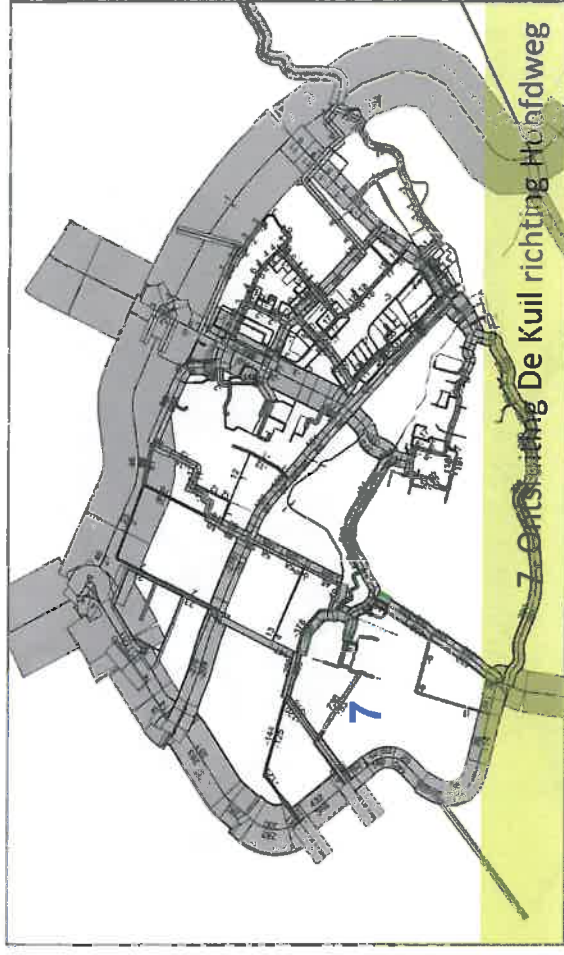
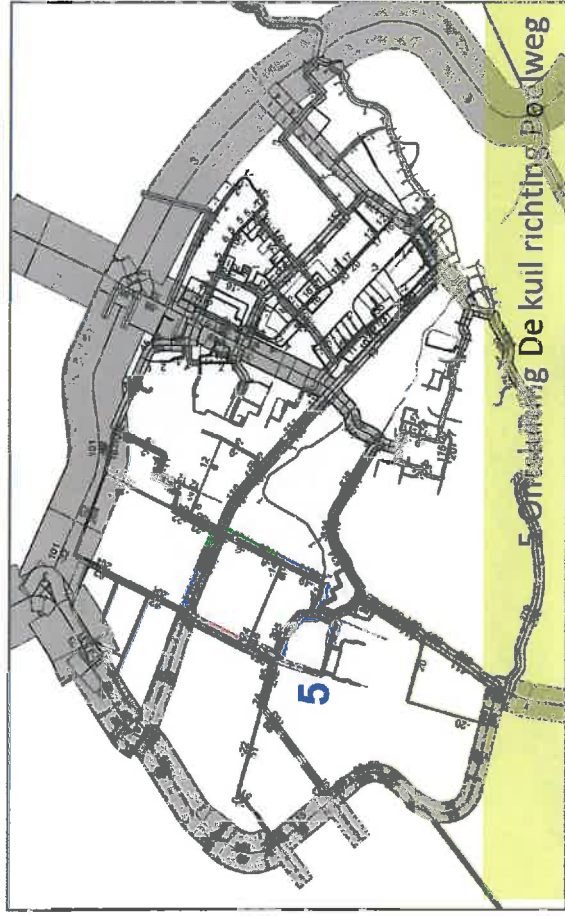
A. Verdeling intensiteiten over de dag



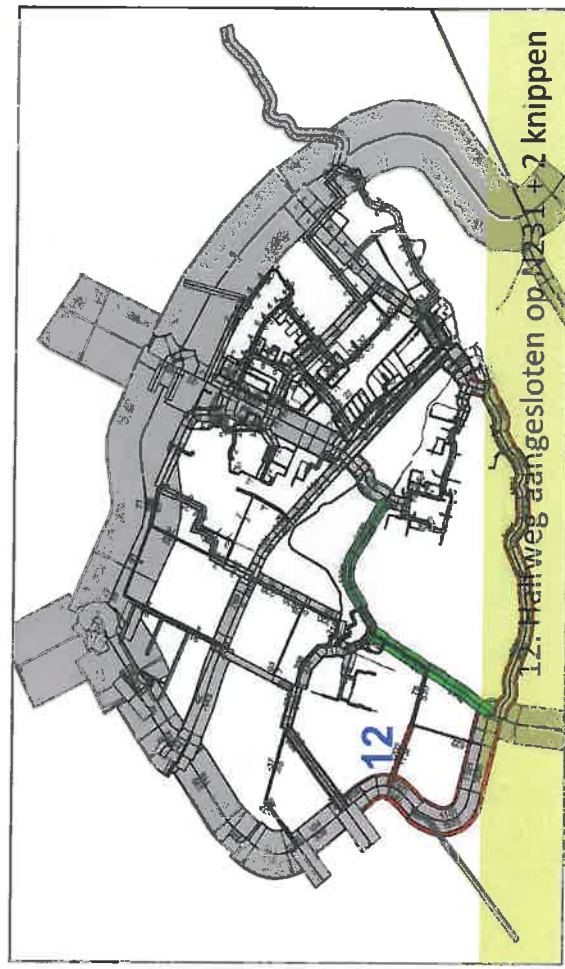
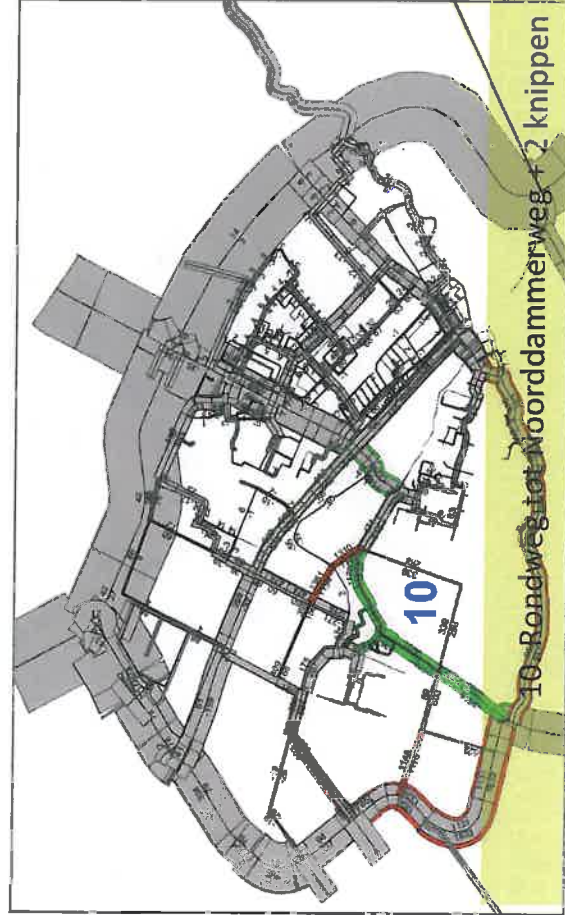
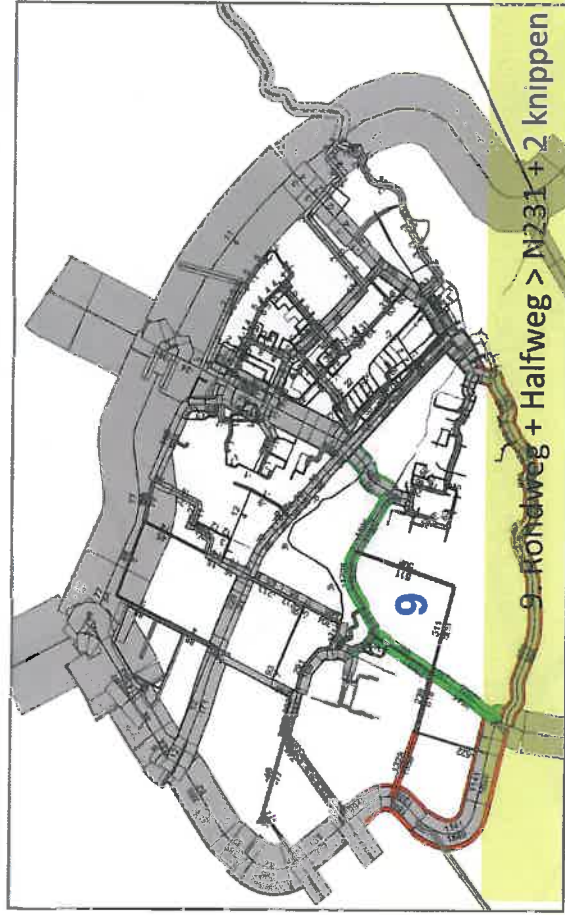
B. Verschilplots Wilde ideeën 1-4

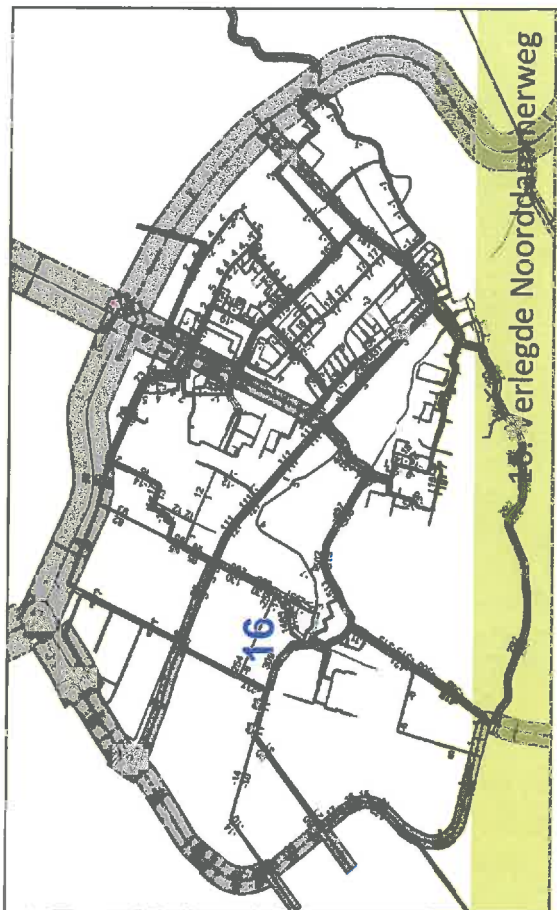
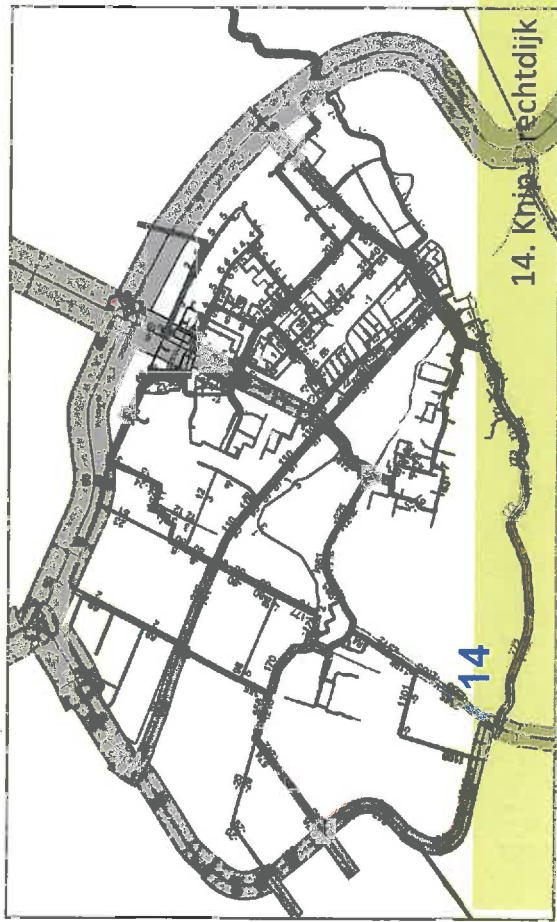
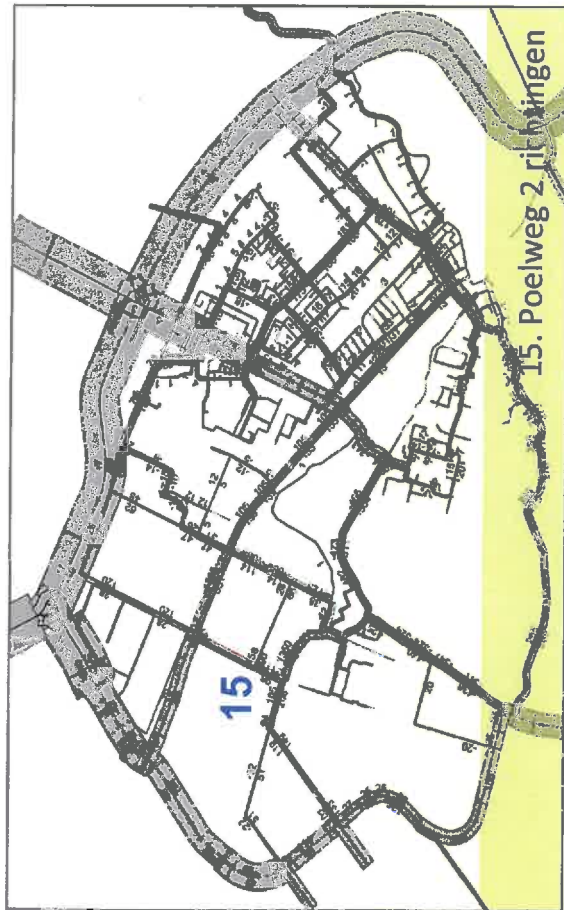
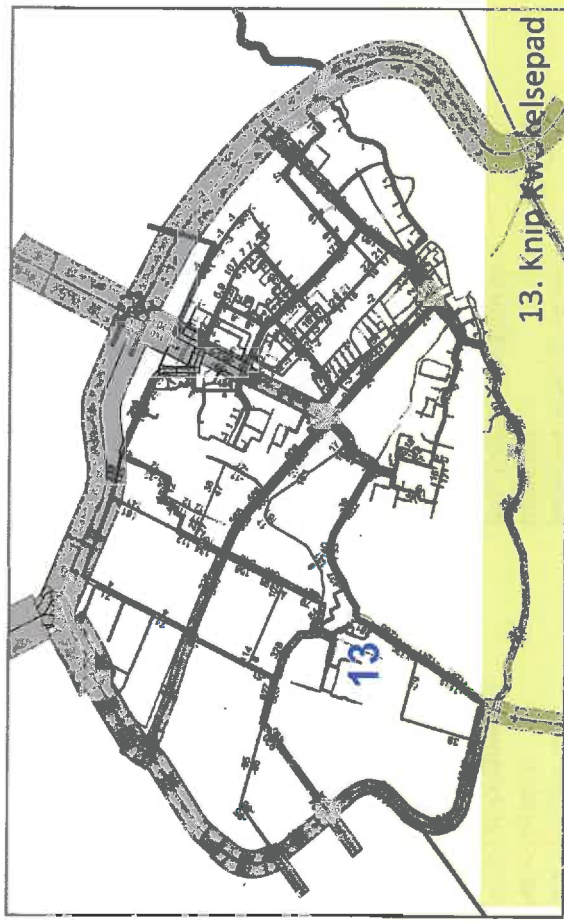


B. Verschilplots Wilde ideeën 5-8



B. Verschilplots Wilde ideeën 9-12





Werkteam De Kwakel

Albert Blommestijn
 Charles Omtzigt
 Daniëlle van Weerdenburg
 Dirk Plasmeijer
 Henk Kooyman
 Ingrid Kleijhorst
 Jan van Rijn
 Judith Nederstigt
 Mariëlle Schoordijk
 Mathijs van der Knaap
 Maurits Voorhorst
 Nicole van der Knaap
 Olaf Stomphorst
 Peter Bertoen
 Petra van Leeuwen
 Ronald Plasmeijer
 Ronald van der Hoek
 Ruud Hogenboom
 Ruud van der Peet
 Wim van Ham
 Wim van Scheppingen
 Wout van Tol
 Wytze Lek

Poldersport
 ondernemers omgeving Bedrijvenweg
 Qui Vive
 stichting De Kwakel Toen en Nu
 bewoner en ondernemer
 gemeente Uithoorn
 buurtbeheer De Kwakel
 Qui Vive
 kopersvereniging De Oker
 bewoner en ondernemer
 gemeente Uithoorn
 buurtbeheer De Kwakel
 kopersvereniging De Oker
 bewoner
 buurtbeheer De Kwakel
 bewoner, verkeerskundige
 gemeente Uithoorn
 bewoner en ondernemer
 buurtbeheer De Kwakel
 Fietsersbond Uithoorn/De Kwakel
 Kwakelse Handelsvereniging
 LTO Noord
 ondernemers Drechtdijk

Opdrachtgever

Gemeente Uithoorn, afdeling Leefomgeving, Peter Rip

Procesmanagement

APPM Management Consultants, Frank van Vliet

Verkeerskundig advies

Movares, Brian Rietveld

November 2012

MIR102748

Movares

Divisie Mobiliteit & Ruimte

Leidseveer 2-10

Postbus 2855

3500 GW Utrecht

www.movares.nl

Movares