

Samenvatting van de reacties op het VSP De Kwakel

11 december 2012

Inleiding

De gemeente heeft veel reacties ontvangen op het Verkeersstructuurplan De Kwakel. Dit plan lag tot 27 juni 2012 ter inzage, hetgeen heeft geresulteerd in circa 50 schriftelijke reacties. Ook werden ruim 600 handtekeningen overhandigd van mensen die zich niet kunnen vinden in het “knippen” van de Boterdijk.

E.e.a. vormde voor de gemeente aanleiding om nog eens goed naar de voorgestelde maatregelen te kijken en deze te heroverwegen. Daarbij heeft de gemeente vastgehouden aan de werkwijze waarmee het Verkeersstructuurplan is opgesteld. Dat wil zeggen dat hierin een belangrijke rol was weggelegd voor het “Werkteam VSP De Kwakel”, waarin bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en de gemeente zijn vertegenwoordigd.

Onderstaand treft u aan een samenvatting van de reacties op het VSP De Kwakel en de conclusie die de gemeente hieruit heeft getrokken in overleg met het Werkteam VSP De Kwakel.

In de reacties worden de volgende argumenten genoemd voor het knippen van de Boterdijk en/of de Vuurlijn:

- Boterdijk moet veiliger voor fietsers en voetgangers
- Er wordt nu veel te hard gereden op de Boterdijk
- Graag de knip ter hoogte van Van der Veldt
- Boterdijk wordt rustiger en veiliger
- Dit sluit mooi aan bij de nieuwe provinciale weg
- Knippen is de overweging waard zodra N201 is omgelegd, omdat er dan een goed alternatief is

In de reacties worden de volgende argumenten genoemd tegen het knippen van de Boterdijk en/of de Vuurlijn:

- Knippen kost middenstand klanten Betreft Boterdijk
- Omrijden kost brandstof, meer milieuschade Boterdijk (Vuurlijn ca 200 mtr)
- Omrijden kost extra personeelslasten Betreft Boterdijk
- Verkeer gaat door Zwarte Dorp (waar veel kinderen spelen)
- Afname veiligheid / teveel verkeer Centrum, Kwakelsepad, Ringdijk
- Sociale betrokkenheid met Uithoorn, bereikbaarheid van voorzieningen Betreft Boterdijk
- Slechte bereikbaarheid voor hulpdiensten Tenzij wegneembare paal of uitvoeren als gedeeltelijk fietspad
- Extra huizen bouwen: dan niet bereikbaarheid verminderen Ofwel: alleen bouwen als er ontsluiting en zijn!
- Verbinding Meerwijk West met De Kwakel verslechtert Betreft Boterdijk, overigens verboden rijrichting! DeN196 brengt u centraal in Uithoorn.
- Probleem lost zichzelf op met omlegging N201 Helaas, autoverkeer blijft veel te hard en gevaarlijk
- Verkeerslichten bij N201: wachttijden worden te lang Afstelling verkeerslichten of (geplande) Rotonde
- Vanuit Uithoorn: Boterdijk is beste manier om in De Kwakel te komen Betreft Boterdijk

- Kerende vrachtwagens op Boterdijk zijn gevaarlijk **Betreft Boterdijk**
- Met het knippen blijven er maar twee uitvalswegen beschikbaar voor De Kwakel

Conclusie: Er komt geen knip in de Boterdijk en Vuurlijn. Ten behoeve van de veiligheid voor fietsers en om het gebruik door doorgaand autoverkeer tegen te gaan worden de Boterdijk en een gedeelte van de Vuurlijn ingericht als fietsstraat.

OPM: Deze effecten staan beiden ter discussie (zie studie Buurtbeheer Legmeer). Na gereedkomen Noorddammerweg en N201 kunnen Boterdijk en Vuurlijn separaat worden beoordeeld omdat onderlinge effecten zijn vervallen.

Reactie: Aanpassen voorrang op kruising Anjerlaan/Ringdijk/Kwakelsepad bevordert de doorstroming niet.

Conclusie: Deze maatregel wordt niet opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.

Reactie: Waarom vanaf Boterdijk alleen maar linksaf naar de Watsonweg? Hoe moeten wij vanaf de Boterdijk naar Meerwijk?

*Conclusie: Deze aansluiting is zo gemaakt om sluipverkeer te voorkomen en de Boterdijk niet nog meer verkeer te laten aantrekken. Deze kruising en het eventueel aanpassen hiervan, is niet opgenomen in het maatregelenpakket van het VSP. **Sluipverkeer via geopende bussluis***

Reactie: Hoe zorgen dat verkeer blijft doorstromen als er meer verkeer door het centrum gaat en kruising Anjerlaan/Kwakelsepad/Ringdijk wordt aangepast

Conclusie: Op de wegen van de Kwakel is het niet heel erg druk met belastingen van minder dan 5000 motorvoertuigen per etmaal. Op de kruising zal weleens gewacht moeten worden om voorrang te verlenen, maar de doorstroming van het autoverkeer zal hiermee niet ernstig worden belemmerd.

Reactie: Hoe veiligheid waarborgen op Kwakelsepad, Ringdijk, Vuurlijn? **Open eind**

Conclusie: De meeste voorgestelde maatregelen betreffen inrichtingsvraagstukken, die erop gericht zijn de verkeerssituaties duidelijker en veiliger te maken, met name voor het langzaam verkeer.

Reactie: Welke maatregelen worden genomen om veiligheid in het Zwarte Dorp te behouden?

*Conclusie: De gemeente vermoedt dat deze vraag voortkomt uit het voorstel om de **Boterdijk** te knippen. Deze knip komt er niet. Overigens komen er ook geen specifieke verkeersmaatregelen in het Zwarte Dorp.*

Reactie: Welke maatregelen worden genomen om sluipverkeer te weren?

*Conclusie: Het sluipverkeer door De Kwakel wordt tegengegaan door de spitsafsluiting op de Drechtdijk in de ochtend te handhaven en de **Boterdijk** in te richten als fietsstraat.*

Reactie: Welke maatregelen worden genomen om bereikbaarheid voor hulpdiensten te behouden?

*Conclusie: Boterdijk en Vuurlijn zullen niet worden geknipt. De andere maatregelen veroorzaken geen belemmering voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Ook bij de uitwerking van de plannen zullen de politie en de brandweer worden betrokken. **Hulpdiensten kunnen via wegneembare paal***

Reactie: Waarom geen spitsafsluitingen bij Boterdijk/Watsonweg, Vuurlijn/Watsonweg en Rindijk/Vuurlijn?

Conclusie: De verwachting is dat het oost-west gerichte sluipverkeer door De Kwakel door het verleggen van de N201 nagenoeg zal verdwijnen. Het tegengaan van het noord-zuid gerichte sluipverkeer door De Kwakel wordt tegengegaan door de spitsafsluiting op de Drechtdijk in de ochtend te handhaven.

Reactie: Welke maatregelen neemt gemeente om het rijgedrag van de bewoners op smalle wegen aan te passen?

Conclusie: Het beïnvloeden van het rijgedrag van weggebruikers vindt op meerdere niveau's plaats: de Boterdijk en een gedeelte van de Vuurlijn worden ingericht als fietsstraat, op het Kwakelsepad worden kruisingen opnieuw ingericht, de gemeente neemt deel aan verkeerseducatieprogramma's en ten slotte is er het handhavingsprogramma van de politie. Onzin, politie handhaaft niet. Vuurlijn Oost??

Reactie: Hoe is de tegenstrijdigheid in rapportage m.b.t. verkeer op Noord-Zuidroute te verklaren?

Conclusie: de gemeente en de provincie hebben gebruik gemaakt van verschillende verkeersmodellen met een verschillend basisjaar. Het nieuwste model is aangepast aan de meest recente prognoses en de meest recente ruimtelijke ontwikkelingen. Op dit moment werken de overheden samen aan een studie naar de toekomst van de Noord-Zuidroute. In deze studie worden de resultaten van de verschillende verkeersmodellen betrokken.

Reactie: Komt de opening van de bussluis in Meerwijk er ook als knip in Boterdijk en Vuurlijn niet doorgaat?

Conclusie: Ja.

In diverse reacties worden maatregelen aangedragen voor de Boterdijk zoals poortjes, bloembakken, drempels, inrichting als fietsstraat, flitsapparaten, etc.

Conclusie: De Boterdijk zal worden ingericht als fietsstraat. Daarbij zal, in overleg met de bewoners, ook worden gekeken naar de situatie rond geparkeerde auto's.

Reactie: het wegdek van de Boterdijk is toe aan groot onderhoud.

Conclusie: de gemeente zal onderzoeken welke onderhoudsmaatregelen nodig zijn en op basis daarvan een raming en planning voorstellen m.b.t. onderhoud/reconstructie. Vuurlijn Oost ?

Reactie: Kan de bouwweg van De Oker worden gehandhaafd?

Conclusie: Nee, deze weg is slechts als tijdelijke ontsluiting aangelegd.

Reactie: Ochtend- of avondspitsstop in de Boterdijk

Met de handhaving van de spitsafsluiting bij de Drechtdijk en de inrichting van de Boterdijk als fietsstraat lijkt het niet nodig om ook de Boterdijk in de spits af te sluiten.

Reactie: Drechtdijk inrijverbod in avondspits invoeren

Conclusie: in de avondspits is de verkeersintensiteit in deze richting niet zodanig dat een inrijverbod noodzakelijk is.

Reactie: Langs de Drechtdijk een fiets- en voetpad aanleggen

Conclusie: Langs de Drechtdijk tussen het centrum van De Kwakel en de Halfweg ligt een voetpad. Langs het resterende deel van de Drechtdijk ontbreekt de fysieke ruimte om een voetpad aan te leggen. Daarbij komt dat er niet veel van deze weg gebruik wordt gemaakt door voetgangers. De Drechtdijk is voor fietsers voorzien van fietssuggestiestroken.

Reactie: Drechtdijk inrichten als fietsstraat

Conclusie: De Drechtdijk blijft een hoofdontsluitingsroute voor De Kwakel per auto. Om deze reden wordt de Drechtdijk niet ingericht als fietsstraat.

Reactie: Alle mensen uit De Kwakel een vergunning om toch tijdens spits over Drechtdijk te rijden

Conclusie: Het verlenen van een ontheffing aan alle mensen uit De Kwakel om over de Drechtdijk te rijden wordt niet als een realistische en te handhaven maatregel gezien.

Reactie: Maximum snelheid op de Drechtdijk naar 30 km/h

Conclusie: Het terugbrengen van de maximum snelheid op het zuidelijk deel van de Drechtdijk naar 30 km/uur is niet eerder naar voren gekomen als gewenste maatregel. Op de Drechtdijk is vanaf de Halfweg tot aan het centrum van De Kwakel reeds een 30km/u-regime van kracht. Het zuidelijk deel van de Drechtdijk heeft nog minder dan het noordelijke deel een 30km/u karakter. Afwaarderen van 50km/u naar 30km/u zou volgens de richtlijnen gepaard moeten gaan van het verwijderen van de fietssuggestiestroken en aanbrengen snelheidsremmende maatregelen. Daarvoor wordt niet gekozen. Ook niet bij de Vuurlijn Oost

Reactie: Kruising N201/Noorddammerweg veiliger maken

Conclusie: Voor deze kruising is de aanleg van een rotonde voorzien. Tot die tijd geldt: zodra de huidige N201 in beheer en eigendom komt van de gemeente Uithoorn en de knip in het Centrum van Uithoorn gerealiseerd is, zal de verkeersregelininstallatie op de kruising met de Noorddammerweg worden aangepast aan de nieuwe verkeerssituatie.

Reactie: Voorrangssituaties in het dorp aanpassen met voorrang en haaiantanden

Conclusie: In het centrum van De Kwakel hebben het Kwakelsepad, Ringdijk, Boterdijk en Drechtdijk door het asfalt en het brede profiel een uitstraling van een 50 km/u weg. De opgave is om voor deze wegen het principe van Duurzaam Veilig voor een 30 km/u weg beter toe te passen. Dit wordt mogelijk door de in de inrichting van de weg bij de kruisingen asfalt te vervangen door klinkers en de belijning aan te passen. Volgens het principe van Duurzaam Veilig worden in een 30 km/u- gebied geen voorrangskruisingen ingericht.

Reactie: Aanpakken voetgangersoversteek Stelling/Lunet

Conclusie: 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 maakt het oversteken voor langzaam verkeer niet veilig. Voorstel is om de inrichting zodanig aan te passen dat hiermee de oversteek veiliger wordt. Te denken valt aan snelheidsremmende maatregelen door een groter vlak met klinkers in te richten en borden of belijning toe te passen ter extra attentie

Reactie: Vuurlijn Oost: geen knip maar 30 km/h of fietsstraat

Conclusie: Er komt geen knip op de Boterdijk en Vuurlijn Oost. Door het omleggen van de N201 wordt verwacht dat de Vuurlijn Oost nauwelijks meer als sluiproute door autoverkeer gebruikt zal worden.

*Er worden daarom geen specifieke maatregelen voorgesteld. **Let op effect openstellen bussluis Knip is daarom geen bezwaar maar maakt langzaam verkeer veilig en bespaart inrichtings- en onderhoudskosten.***

Reactie: Vuurlijn West wél een fietsstraat maken

Conclusie: Dit voorstel wordt overgenomen. Het westelijk deel van de Vuurlijn vanaf de Ringdijk, komt in aanmerking om ingericht te worden als fietsstraat. De auto's kunnen ook gebruik maken van deze wegvakken, alleen 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 en dient hiervoor in het ontwerp extra aandacht te zijn.

Reactie: Zebrapad bij parkeerplaats KDO

Conclusie: Als de Vuurlijn West wordt ingericht als fietsstraat is de oversteek voor voetgangers bij KDO nog een aandachtspunt. Voorstel is om de inrichting zo vorm te geven dat de oversteek veiliger wordt (nader uit te werken).

Reactie: Wacht met maatregelen totdat de N201 is omgelegd

Conclusie: er is geen aanleiding te wachten met de nu voorgestelde maatregelen.

Reactie: Poelweg inrichten met tweerichtingsverkeer

Conclusie: Het instellen van tweerichtingsverkeer op de Poelweg is een van de ideeën die nader zijn onderzocht. Het blijkt dat hierdoor een toename van het autoverkeer zal optreden op de Vuurlijn West en is daarmee als onwenselijk niet opgenomen als maatregel

Reactie: Voetpad langs de westkant van de Noorddammerweg bij de nummers 1a en 1b, Veilige in- en uitrit, ook per fiets voor Noorddammerweg 1a en 1b

Conclusie: aan de oostzijde van de Noorddammerweg bevindt zich reeds een fietspad. De bewoners van de nummers 1a en 1b kunnen dit fietspad niet direct bereiken door de aanwezigheid van een sloot. Te fiets of te voet moeten zij over een afstand van circa honderd meter gebruik maken van de Noorddammerweg. Dit is een 50 km/u-weg. De gemeente ziet zich niet gehouden hiertoe specifieke maatregelen te treffen.

Reactie: Op de kruising Ringdijk/Mgr Noordmanlaan een bord “rechts heeft voorrang”

Conclusie: op de kruising bij de Mgr. Noordmanlaan is een betere inrichting o.a. mogelijk door het parkeren hier aan te passen en de obstakels op het trottoir te verplaatsen.

Reactie: Extra ontsluiting Kuil op Poelweg en Poelweg in twee richtingen berijden

Conclusie: Voor De Kuil zijn verschillende 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.