

Reactienota

Verkeersstructuur dorpscentrum Uithoorn



Inleiding

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

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

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

Het vervolg

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

Het plan in het kort

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

Verkeersstructuur algemeen	Reactie van de gemeente
<ol style="list-style-type: none"> 1. Het plan ziet er goed uit. 2. Wij zijn enthousiast over de groene inrichting voor het gemeentehuis. 3. In het algemeen is het plan een verbetering. De rotonde is een verbetering voor de fietsers. 4. Het plan in zijn geheel ziet er veelbelovend uit met de groene inrichting. 5. Op dit moment zijn de plannen voor verkeersstructuur en inrichting uit elkaar getrokken. Hierdoor lijkt er in het huidige voorstel geen rekening te zijn gehouden met het laden en lossen van huidige Coop. De huidige ontsluiting via de Raadhuisstraat lijkt in het voorstel niet meer opgenomen. De plannen voor verkeersstructuur en inrichting kunnen dus niet los van elkaar worden gezien. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hartelijk dank voor het compliment! We wilden graag een groen plan maken en zijn erg blij dat het ook gelukt is en u dat waardeert. 2. Fijn om te horen dat u enthousiast bent over de groene inrichting! 3. Goed om te horen dat u het plan een verbetering vindt! 4. Goed om te horen dat het plan er veelbelovend uitziet! 5. Bevoorrading van de COOP blijft mogelijk. De ont koppeling van de plannen voor verkeersstructuur en de invulling van de plangebieden maakt dat er nog flexibel kan worden omgegaan met de logistiek voor de huidige winkels. De huidige ontsluiting gaat via de Amstelstraat en Raadhuisstraat en kan in de verdere uitwerking van de plannen resulteren in een andere aan- en afvoerroute.
Fietsers	Reactie van de gemeente
<ol style="list-style-type: none"> 1. In de huidige situatie leveren de 2 zijdige fietspaden problemen op, omdat men op de 1 zijdige fietspaden gewoon blijft rijden, tegen het verkeer in. Men doet dit ook op de rotonden. Daarom pleit ik ervoor alle geplande fietspaden zoveel mogelijk 1 zijdig uit te voeren. Met name de route vanuit de Meerwijk, over de laan van Meerwijk richting het Amstelplein. Ter hoogte van het gemeentehuis zijn 2 oversteekmogelijkheden richting het Amstelplein; bij de Boterdijk en bij het gemeentehuis. In verband met de veiligheid de oversteek bij het gemeentehuis laten vervallen, zodat al het overstekende verkeer alleen ter hoogte van de Boterdijk de Laan van Meerwijk kruist. Ook zou het aanleggen van twee 1 zijdige fietspaden langs de rest van de laan van Meerwijk onderzocht moeten worden. 2. Er zijn extra zebrapaden en verkeersremmende maatregelen in de Thamerlaan nodig. De huidige stand van zaken is gevaarlijk voor fietsers en moet met een paar verbeteringen op korte termijn ter verbeteren zijn. 3. De oversteek van fietsers op de rotonde zitten dicht op de rotonde. Deze moeten een autolengte vanaf de rotonde anders sta je in de weg voor de fietsers (Bernhardlaan- Thamerlaan). 4. Houd rekening met toerfietsen tussen brug en Dorpsstraat. Een 2-richtings fietspad op de brug zoals nu is beter. 5. Het voetpad is nu 3m breed ingetekend. Dit kan smaller, waardoor het fietspad breder kan. Geldt voor het eerste huis langs de Thamerweg, voor de AH en op de Máximalaan naar de Irenebrug. 6. Op de brug is het pad aan de zuidkant nogal smal. Door de breedte optimaal te gebruiken (de hekjes aan de uiterste rand bijvoorbeeld) kan waarschijnlijk wel een bruikbaar fietspad ontstaan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. In het nieuwe verkeersplan wordt het fietsverkeer richting de rotonde op de kruising Koningin Máximalaan / Laan van Meerwijk vroegtijdig van de tweerichtingsfietspaden naar de fietsstroken langs de rijbaan geleid. We willen immers een logisch, voorspelbaar en veilig gebruik van alle verkeersdeelnemers van de rotonde stimuleren. Hoe en waar de fietsers moeten oversteken, zullen we in de ontwerpfasen verder uitwerken. Het aanpassen van de rest van de Laan van Meerwijk valt buiten de grenzen van dit project. 2. Extra zebrapaden of verkeersremmende maatregelen in de Thamerlaan zijn al eerder onderwerp van gesprek geweest met direct belanghebbenden. Zebrapaden en verkeersremmende maatregelen in de Thamerlaan vallen buiten de grenzen van dit project. 3. De rotonde op de kruising koningin Maximalaan / Laan van Meerwijk wordt veilig vormgegeven. Hierbij houden we ook rekening met de oversteekmogelijkheden voor fietsers. 4. Zowel toeristisch als gewoon fietsverkeer zal rijden via de fietsstroken langs de rijbanen. Op de Prinses Irenebrug gaan de fietsstroken over in fietspaden met eenrichtingsverkeer. Deze fietspaden zullen we op een veilige wijze aansluiten op de fietsinfrastructuur in Amstelhoek. Bromfietsen gaan naar de rijbaan, waardoor het ook rustiger wordt op de fietspaden en -stroken. Op de kruising met de Dorpsstraat wordt de verkeerssituatie logischer en overzichtelijker, omdat er nog maar van één richting fietsers (vanaf de brug) kunnen komen. 5. Het voetpad van 3 meter langs de Thamerlaan kan wellicht smaller worden uitgevoerd, maar de fietspaden en – stroken hebben een standaard breedte.

		6. De inrichting van de fietspaden en het voetpad op de Prinses Irenebrug zullen we nog verder optimaliseren. Daar waar mogelijk zullen de hekjes langs de rijbaan nog meer richting de rijbaan worden verplaatst. De ruimte die hierdoor ontstaat, kunnen we dan voor het langzame verkeer gebruiken. Bromfietsen gaan bovendien naar de rijbaan, waardoor ook meer ruimte en rust voor fietsers zal ontstaan.
Voetgangers	Reactie van de gemeente	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Het kruispunt Thamerlaan/Bernhardlaan/Irenelaan/Christinalaan is een belangrijke oversteekplaats voor fietsers en wandelaars vanuit Thamerlint en Thamerdal richting centrum en vice versa. De huidige rotonde met zebra's, vervult een belangrijke rol om dit op een veilige manier te laten plaats vinden. In het nu voorliggende plan vervalt de rotonde en daarmee de veilige oversteekplaats. Wij pleiten nadrukkelijk voor behoud van het huidige zebra pad. Aanvullend hierop kan het kruispunt dusdanig ingericht worden, met bijvoorbeeld een andere kleur asfalt (zoals op meer plekken op het Thamerlint) zodat veiligheid vergroot wordt. 2. Het toepassen van smalle rijstroken in het eerste deel van de Thamerlaan vanaf de aansluiting met de rotonde maakt de weg veiliger, met name bij de oversteekplaats. Ook graag overstekend langzaam verkeer langs de volledige hoofdontsluiting faciliteren. 3. Graag een veilige voetgangeroversteek ter hoogte van het Kruidvat. Ook in de huidige situatie is de situatie voor voetgangers onveilig met betrekking tot oversteken van het fietspad. Graag aandacht hiervoor in de nieuwe situatie, zeker gezien de toenemende snelheid van de (elektrische) fietsen die met hoge snelheid van de Irenebrug af komen suizen. 4. Geen stoplicht bij oversteekplaats ter hoogte van de Dorpsstraat. 5. Graag bij kruising Laan van Meerwijk, bij Korte Boterdijk -Amstelplein zebra's aanleggen. Bochten minder scherp en lagere snelheid van auto's 	<ol style="list-style-type: none"> 1. De kruising van de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan met de Prinses Irenebrug wordt bij het verder uitwerken van de plannen nader uitgewerkt. Hierbij zullen we goed kijken naar een veilige oversteek voor langzaam verkeer tussen Thamerdal en het dorpscentrum. 2. Om ervoor te zorgen dat de wegen in het centrum dezelfde uitstraling krijgen, zijn de fietspaden en oversteekplaatsen overal hetzelfde, krijgen de rijbanen overal dezelfde breedte en de middenbermen een vergelijkbare opbouw. Dit zorgt bovendien voor voorspelbaar en veilig weggedrag. De verkeerssituatie voor het verdere verloop van de Thamerlaan en Prins Bernhardlaan vallen buiten de grenzen van dit project. 3. Bij het Kruidvat langs de Koningin Máximalaan komt geen extra oversteek voor voetgangers. Er komt immers een voetpad aan de andere kant van de Prinses Irenebrug. Bovendien zal de oversteek voor fietsers en voetgangers bij de Dorpsstraat sterk verbeteren. De straat tussen het Kruidvat en de Albert Heijn blijft een voetgangersgebied waar fietsers gedoogd worden. 4. De oversteek van de Dorpsstraat met de koningin Maximalaan zal geen stoplicht krijgen. 5. De oversteek voor langzaam verkeer bij de Korte Boterdijk over de Laan van Meerwijk zullen we veilig en groen uitvoeren. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen we deze oversteek in meer detail uittekenen. Uitgangspunt is en blijft een verkeersveilige situatie voor alle verkeersdeelnemers. 	
Bomen en groen	Reactie van de gemeente	
<ol style="list-style-type: none"> 1. De boomkeus en de voorzieningen voor drooglegging bepalen het succes van het groen. Graag de juiste bomen kiezen en budget reserveren voor het snoeien. Details, technische uitwerkingen, m.n. door kwel is bij de geplande bomen cruciaal. 2. Ik ben benieuwd wat de opvolgende boom wordt i.p.v. essen langs de Koningin Máximalaan. Er komen n.l. steeds meer gaten en takbreuk. Ik stel graag mijn bomenkennis ter beschikking graag ter beschikking als boombeheerder van Wijdemeren. 3. Kunnen jullie het groen zoveel mogelijk bijen-, insecten- en vlindervriendelijk en voor (kleine) vogels aantrekkelijk maken? Laten we bij alle plannen dit aspect niet 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Een goede keuze van de boomsoort is belangrijk en dat geldt ook voor het creëren van goede bodemomstandigheden en waterafvoer. Bedankt voor de tip! We hebben de landschapsarchitect en het ingenieursbureau, die verantwoordelijk zijn voor de technische uitwerking, geïnformeerd over de opmerkingen. De landschapsarchitect zal contact opnemen met degene die deze opmerking heeft gemaakt. 2. Zoals gezegd, een goede boomsoort kiezen is belangrijk. Indien nodig, zullen we graag gebruik maken van uw kennis. 	

<p>vergeten. Bloembollen in het voorjaar en hangende geraniums en petunia's in de zomer zien er leuk uit, maar betekenen niets voor deze 'doelgroep'. Ook het maaibeleid zou hierop moeten worden aangepast. Graag ook aandacht voor overstekende egels.</p> <p>4. Fijn dat er wilde bloemen komen, voorstel voor klaprozen</p> <p>5. Pleit voor paar keer verleggen van de wegas waardoor de groene inrichting meer beleefd wordt.</p> <p>6. Ik ben hooikoortspatiënt en heb enorm last van boom- en graspollen. Een jaar geleden zijn wij op het Amstelplein gaan wonen omdat er hier niet zoveel bomen voor de flat staan. Dat scheelt behoorlijk. Nu staat er in uw nieuwe plan 'Verkeersstructuur centrum Uithoorn' dat u van plan bent om voor het Amstelplein twee rijen bomen neer te zetten. Zou u zo vriendelijk willen zijn om, als er bomen/struiken komen, géén windbestuivers zoals Hazelaars, Elzen en Berken etc. neer te zetten? Anders kunnen wij straks weer verhuizen. Als ik dichtbij dit soort bomen blijf wonen, word ik doof. Ik ben ook niet de enige hooikoortspatiënt. Twintig procent van de bevolking heeft er last van, dat geldt ook voor het winkelend publiek, denk ook eens aan ons.....</p>	<p>3. De bermen willen we graag bloemrijk maken. Daar horen ook bloembollen bij. We willen de bermen inderdaad aantrekkelijk maken voor insecten en dat geldt zeker voor bijen. Volgens onze informatie kunnen bloembollen hier aan bijdragen. Het is nog niet duidelijk of egels de bermen zullen bezoeken. Als dat het geval is, zullen we ons beraden over maatregelen.</p> <p>4. We overwegen om stinzeplanten te gaan toepassen. We moeten nog bepalen welke soorten deel uitmaken van deze groep planten en of klaprozen hier bij passen.</p> <p>5. We hopen dat de groene inrichting ook in het huidige ontwerp goed kan worden beleefd. Het verleggen van de wegas lijkt ons niet noodzakelijk en is moeilijk inpasbaar gezien de beperkte breedte van het wegprofiel.</p> <p>6. We hebben nog niet bepaald welke boomsoorten in aanmerking komen. We zullen de landschapsarchitect informeren over de gevolgen voor hooikoortspatiënten van bepaalde boomsoorten.</p>
<p>Vrachtverkeer</p>	<p>Reactie van de gemeente</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Jammer dat vrachtwagens (nog) niet geweerd (kunnen) worden. • Één opstelstrook voor de vrachtwagens bij AH is onvoldoende. Voor het Kruidvat niet dezelfde strook gebruiken. • Hoogtebegrenzer plaatsen ter hoogte bij de oversteekplaats bij het Kruidvat. • Ik ben blij met 2 richtingsverkeer over de brug en groene inrichting. Hoopt dat vrachtverkeer ook echt geweerd wordt. Hoopt dat er niet alsnog veel doorgaand verkeer over Máximalaan zal rijden. • Wij zijn blij dat het doorgaande landbouw- en vrachtverkeer wordt geweerd. Echter, wij spreken onze grote zorg uit dat zonder handhaving dit verkeer in praktijk niet geweerd zal worden. Belangrijk hierbij is dat er heldere bebording wordt geplaatst op de juiste plekken. Denk hierbij aan de kruising van N201 ter hoogte van de Tienboerenweg en vanuit het industrieterrein, zodat het betreffende verkeer op tijd een alternatieve route kan kiezen. 	<p>De afwikkeling van de bevoorrading van de winkels gaan we nog verder uitwerken. De getoonde 'artist impression' geeft voornamelijk een sfeerbeeld.</p> <p>Het doorgaand vrachtverkeer zullen we met andere maatregelen dan een hoogtebegrenzer weren.</p> <p>Daar waar nodig zal duidelijke bebording worden geplaatst. Uiteraard in samenspraak met naburige wegbeheerders, zoals de gemeente De Ronde Venen en de Provincie Utrecht en Noord-Holland.</p>

Landbouwverkeer	Reactie van de gemeente
<ul style="list-style-type: none"> • Wij kunnen niet instemmen met het weren van landbouwverkeer door het centrum van Uithoorn. • De beoogde fietsstructuur sluit niet aan op de huidige fietsstructuur aan de andere kant van de brug in Amstelhoek. 	<p>Over deze punten vinden gesprekken tussen beide gemeenten plaats om tot een door beide gemeente gedragen oplossing te komen.</p>
Parkeren en inrichting Amstelstraat	Reactie van de gemeente
<p><u>Parkeren Amstelstraat</u> Bewoners van de Amstelstraat hebben veel overlast van parkeerders in het winkelgebied. Het is een klein, smal straatje. Verzoek om deze straat parkeren voor vergunninghouders toe te passen en te handhaven.</p> <p><u>Onderhoud en inrichting Amstelstraat</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het bruggetje, fietspad (Amstelpad) en de straat zelf zijn slecht onderhouden. Ook zou er meer onderhoud mogen zijn aan het groen aan het einde van de straat. 2. Verzoek voor een snelheidsbeperkende oplossing voor de vele wielrenners die hard door de Amstelstraat rijden, soms honderden per dag. Dit is levensgevaarlijk. 	<p><u>Parkeren</u> De parkeerdruk in het dorpscentrum van Uithoorn is vaak hoog. De gemeente wil eerst de plannen voor het dorpscentrum van Uithoorn realiseren en vervolgens bekijken welke aanvullende maatregelen er eventueel nog nodig zijn. We zullen hierbij naar het gehele centrum kijken en niet naar elke straat afzonderlijk. Een maatregel in de ene straat heeft immers effect op het parkeren in de omliggende straten.</p> <p><u>Onderhoud en inrichting</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De afgelopen tijd hebben onze toezichthouders de brug, het fietspad en de straat bekeken. De slechte staat van de brug is bekend en de werkzaamheden hiervoor staan al gepland voor dit voorjaar. Ook uw opmerking over het groen aan het einde van de straat is bij ons bekend. Dit is een beetje 'een vergeten hoekje' van de aannemer die het groen onderhoudt. De aannemer is hier weer op aangesproken en heeft beloofd dit groen weer in het reguliere beheer mee te nemen. Onze toezichthouder zal dit in de gaten houden. Tijdens de schouw hebben we gezien dat de verharding (bestrating) over het algemeen aan de norm voldoet. Wel hebben we een paar afwijkingen gezien, die we zo snel mogelijk zullen aanpakken. 2. Het feit dat fietsers het fietspad onder de brug en Amstelstraat gebruiken, zien wij als positief. Bij de onderdoorgang staan hekjes om auto's en bromfietsen te weren. Deze hekjes zorgen er ook voor dat fietsers daar langzaam moeten rijden. Bovendien is de afstand naar de Dorpsstraat maar 80 meter. Extra maatregelen om de snelheid te remmen zijn dan ook niet zinvol.
Parkeren Meerlaan	Reactie van de gemeente
<ol style="list-style-type: none"> 1. Wij hebben bezwaar tegen het aanpassen van de parkeergelegenheid aan de voorzijde van het gemeentehuis. In de huidige situatie parkeren er al veel bezoekers en werknemers van het gemeentehuis en andere bedrijven in de Meerlaan. Helemaal nu het parkeerterrein achter de voormalige ING is gesloten. Er wordt hierdoor ook veel gekeerd in de Meerlaan dat veel schade aan auto's en tuin veroorzaakt. Met het verdwijnen van de parkeerplekken bij het gemeentehuis, zullen bezoekers aan het gemeentehuis of winkelcentrum Amstelplein vermoedelijk (nog) meer gaan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. De parkeerdruk in het dorpscentrum van Uithoorn is vaak hoog. De gemeente wil eerst de plannen voor het dorpscentrum van Uithoorn realiseren en vervolgens bekijken welke aanvullende maatregelen er eventueel nog nodig zijn. We zullen hierbij ook naar het gehele centrum kijken en niet alleen naar elke straat afzonderlijk. Een maatregel in de ene straat heeft immers effect op het parkeren in de omliggende straten. 2. Het is de bedoeling om het nieuwe verkeersplan te realiseren met een zogenaamde neutrale parkeerbalans. Dit betekent dat we parkeerplaatsen die

<p>parkeren in de Meerlaan en kunnen de bewoners zelf niet meer parkeren. Graag een goede oplossing voor de parkeeroverlast in de Meerlaan.</p> <p>2. Voor het gemeentehuis verdwijnen ca 10 plaatsen en komen ca 6 plaatsen aan de achterkant bij, dus in totaal zijn er dan minder plaatsen. Bovendien zijn de parkeerplaatsen BOP (ca 14) niet meer beschikbaar en wordt het steeds drukker bij het gemeentehuis. Mensen parkeren hun auto het liefst voor de deur, dus dan parkeren ze op de Meerlaan. Kan het de gemeenteambtenaren niet verboden worden te parkeren in de Meerlaan? Of deze parkeerplaatsen reserveren voor vergunninghouders (bewoners van de Meerlaan). Handhaven is dan noodzakelijk.</p>	<p>verdwijnen zoveel mogelijk in de directe omgeving terug gaan brengen. Voor het gemeentehuis betekent dit dat de parkeerplaatsen die aan de voorkant verdwijnen aan de achterkant worden toegevoegd.</p>
<p>Parkeren en inrichting Thamerlaan/Thamerlint</p>	<p>Reactie van de gemeente</p>
<p><u>Parkeren</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij de inrichting van het Thamerlint graag de parkeerplekken behouden. Graag aandacht voor de veiligheid van de huidige rotonde aan het Thamerlint. • Graag rekening houden met (extra) parkeerplaatsen voor Thamerlaan 2 t/m 8 en inschijnen van koplampen bij Thamerlaan 2 bij toepassen rotonde. • Bij de zes woningen Thamerlaan 2 t/m 8 lijkt geen rekening gehouden met geparkeerde auto's, terwijl de bewoners bij een parkeerbalans van 1,2 zo'n 7 à 8 plaatsen voor de deur zouden mogen verwachten. Ook in het "definitieve ontwerp Hoofdontsluiting" was hierin voorzien, zie onderstaande tekening. Parkeerplaatsen aan de westkant van de Thamerlaan geeft extra veiligheid voor de gebruikers van de belendende stoep. Hierbij blijft er ruimte voor parkeren en aangezien er in het nieuwe ontwerp zowel in noordelijke als zuidelijke richting een enkele rijbaan nodig is, blijft er ook voldoende ruimte voor een brede groene strook tussen de rijbanen van minimaal 6 meter. Hiermee ontstaat een goede aansluiting qua ontwerp met het Thamerlint, maar ook met het nieuwe ontwerp voor Koningin Maximálaan en Laan van Meerwijk. <p><u>Kruising Thamerlaan - Irenelaan</u> Ter hoogte van de Thamerlaan- Irenelaan een voorrangskruispunt realiseren, zebrapaden om veilig over te steken en verhoogde plateaus op kruispunt om snelheid af te remmen.</p>	<p><u>Parkeren</u></p> <p>Het is de bedoeling om het nieuwe verkeersplan te realiseren met een zogenaamde neutrale parkeerbalans. Dit betekent dat we parkeerplaatsen die verdwijnen zoveel mogelijk in de directe omgeving terug gaan brengen. Dit is vaak maatwerk. Daarom gaan we hier zorgvuldig en in goed overleg met de betrokkenen invulling aan geven. De parkeersituatie van de bewoners van de Thamerlaan heeft hierbij zeker onze aandacht. Ook het voorkomen van inschijnende koplampen is maatwerk. We zullen hier bij de uitwerking van de plannen zoveel mogelijk rekening mee houden.</p> <p><u>Kruising Thamerlaan - Irenelaan</u> De kruising van de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan met de Prinses Irenelaan wordt bij het verder uitwerken van de plannen nader uitgewerkt. Hierbij zullen we goed kijken naar een veilige oversteek voor langzaam verkeer tussen Thamerdal en het dorpscentrum.</p>

Ronde Admiraal van Ghentlaan - Zijdelveld	Reactie van de gemeente
<p>Ronde Admiraal van Ghentlaan – Zijdelveld <u>Opmerkingen</u> Er wordt gesproken over een rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan, om het Zijdelveld te ontsluiten. Waarom zijn de plannen voor deze rotonde niet bekend gemaakt en zijn de bewoners er niet in gekend? Bewoners denken graag mee over een goede ontsluiting voor het Zijdelveld. Een ontsluiting van het Zijdelveld op een rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan is niet gewenst om de volgende redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een rotonde past niet bij het dorpse karakter en maakt het Zijdelveld onveiliger. 2. Door deze rotonde verdwijnen er monumentale bomen en groen aan het Zijdelveld. 3. Op de T-vormige kruising die ontstaat door de aansluiting van de rotonde op Zijdelveld zullen auto's en fietsers om elkaar heen moeten sturen op het smalle Zijdelveld. Zijdelveld moet in deze situatie tenslotte in beide richtingen toegankelijk blijven. Het „ruimer“ maken van dit punt zal nog meer opoffering van het groen vergen. 4. De aansluiting tast het besloten en historische karakter van het Zijdelveld aan. De huidige ontsluiting zorgt ervoor dat alleen bestemmingsverkeer gebruik maakt van het Zijdelveld. Ontsluiting halverwege de straat is absoluut niet wenselijk. Door de rotonde kan er sluipverkeer richting de Máximalaan- laan van Meerwijk komen en ook meer inbrekers. 5. In het plan wordt gesproken over de historische waarde van de huizen in het Dorpscentrum met een plattegrond erbij op pag.74. Maar in de eerste helft van Zijdelveld staan huizen die nog ouder zijn. Betreurenswaardig worden die niet genoemd. Juist daar zou de nieuwe rotonde moeten komen met de Admiraal van Ghentlaan. Bewoners van Zijdelveld hebben jarenlang aan de drukke N201 gewoond en zijn blij dat deze is omgelegd. Het blijft een redelijk drukke weg maar dankzij het groen en de bomenrij blijft de hinder beperkt. Door de geplande aanleg van de rotonde komt er een enorm gat in dit groen en de bewoners van deze historische huizen komen bovenop een rotonde te wonen. Dit kan toch niet de oplossing zijn. Deze bijzondere weg moet juist beschermd worden tegen dit soort plannen. 6. De rotonde gaat ten koste van schaarse parkeerplaatsen op het Zijdelveld. Juist op deze hoogte op het Zijdelveld is de bewonersdichtheid het grootst en dus ook de parkeerbehoefte. Overdag zijn veel Zijdelvelders met de auto naar het werk, dan zijn de parkeerplaatsen leeg, maar 's avonds is het zoeken naar een parkeerplaats. Ter hoogte van de toekomstige rotonde met de Admiraal Van Ghentlaan bevinden zich veel rijtjeshuizen op Zijdelveld alwaar geen mogelijkheid is om op eigen terrein te parkeren. 	<p>We hebben de rotonde wel genoemd tijdens de presentatie in de raadscommissie en tijdens de inloopbijeenkomst. Helaas was de schets van de rotonde op dat moment nog niet gereed om te laten zien. Inmiddels is er een eerste schets van de rotonde. Halverwege april zullen we deze schets tijdens een inloopbijeenkomst bespreken met de direct omwonenden. Wilt u ook een uitnodiging voor deze bijeenkomst? Dan horen we dat graag!</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een rotonde past in onze optiek juist bij een dorps karakter en in het wegbeeld van Uithoorn en het dorpscentrum. Voor weggebruikers is dit een vertrouwd beeld en men weet wat er van elke weggebruiker wordt verwacht. Het verkeersgedrag wordt hiermee voorspelbaarder en veiliger. Het verkeer rijdt op een rotonde bovendien langzamer, waardoor er tijd en ruimte is voor oogcontact tussen de diverse verkeersdeelnemers. Juist langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) heeft hier baat bij. Voor auto's verloopt de doorstroming veel geleidelijker en natuurlijker. Een rotonde is daarmee bovendien een aantoonbaar en bewezen veilige verkeersoplossing. 2. Om de rotonde aan te leggen zullen we groen moeten verwijderen. De bomen die op de plaats van de rotonde staan, staan niet op onze lijst met waardevolle bomen. We planten straks natuurlijk veel nieuwe bomen terug. 3. De aansluiting van de rotonde bij de Jan van Ghentlaan op het Zijdelveld zal het verkeer op het Zijdelveld nauwelijks beïnvloeden aangezien slechts bestemmingsverkeer daar zal rijden. De aansluiting zal zo compact mogelijk worden gerealiseerd om de impact op de omgeving te beperken. 4. Een rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan zorgt voor een betere en logische ontsluiting van het Zijdelveld voor autoverkeer. Het Zijdelveld is nu alleen bereikbaar vanaf de Laan van Meerwijk en de parallelweg langs het politiebureau. Het Zijdelveld wordt met de ontsluiting ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan meer in het midden van de 1,1 km lange weg ontsloten voor alleen bestemmingsverkeer. Van sluipverkeer is geen enkele sprake. Dit alles zal een positief effect hebben op de gereden snelheid en de totale hoeveelheid gereden kilometers op het Zijdelveld; de meeste huishoudens zullen immers minder meters hoeven af te leggen om van hun huis het Zijdelveld af te komen en vice versa. Wij denken dat het eigen karakter van het Zijdelveld hierdoor wordt versterkt. 5. De gemeente vindt de historische waarde van deze woningen belangrijk voor de gemeente Uithoorn in zijn geheel en het Zijdelveld in het bijzonder en niet specifiek voor het centrumgebied. De ontwerpers zullen er alles aan doen om de

<p>7. Het idee zou een grote impact kunnen hebben op het Zijdelveld als geliefde (en rustige) wandel en fietsroute. De geplande rotonde met de Admiraal van Ghentlaan zal een onrustige en dus <u>onveilige</u> situatie leveren voor deze gebruikers op Zijdelveld omdat het inkomende verkeer (w.o. ook busjes en bestemmingsvrachtverkeer) vanuit deze rotonde vervolgens op Zijdelveld <u>beide</u> richtingen op moet kunnen.</p> <p>8. Er is een groot hoogteverschil en een waterkering. Heeft dit plan toestemming van het Waterschap? Het aanleggen van een rotonde op de Máximalaan ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan lijkt daarom alleen te kunnen als deze opschuift richting de Christinalaan.</p> <p>9. Een aansluiting van het Zijdelveld op de Máximalaan vraagt om grote opritten in verband met veelvuldig zwaar bouwverkeer dat ter plaatse rijdt.</p> <p>10. Als het stuk Maximalaan, vanaf de laan van Meerwijk naar de Admiraal van Ghentlaan verbreed of verhoogd gaat worden, komt er voor ons meer verkeersoverlast, het geluid gaat immers naar beneden richting de huizen. Voornaamste punt voor ons was en is het terugdringen van de geluidsoverlast door hetzij snelheidsbeperkende dan wel geluidsbeperkende maatregelen (geluidswal of zoiets dergelijks, bij voorkeur groen!).</p> <p>11. Openstellen van Zijdelveld aan de kant van de Watsonweg is ongeschikt. Een aansluiting op een rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan is ook ongeschikt Beide voor meerdere genoemde redenen. De huidige situatie heeft de voorkeur.</p> <p>12. Er volgen claims van bewoners ter plaatse.</p> <p><u>Alternatieve voorstellen</u></p> <p>1. Het is beter om een 5e aantakking te maken op de beoogde rotonde laan van Meerwijk-Máximalaan en het Zijdelveld daarop aan te sluiten. De ruimte die hiervoor nodig is kan worden gecreëerd door de burgemeesterswoning te slopen.</p> <p>2. Zijdelveld (in twee richtingen) direct aansluiten op de Laan van Meerwijk (niet meer voor politiebureau langs). Vanuit Zijdelveld dan alleen rechtsaf slaan op de Laan van Meerwijk. Verderop keren om richting de rotonde te kunnen rijden. Het moeten</p>	<p>opening in het groen, die nodig is om de aftakking van de rotonde naar het Zijdelveld te realiseren, zo klein mogelijk te maken.</p> <p>6. De aansluiting van de rotonde op het Zijdelveld wordt zo compact mogelijk gerealiseerd. Hierbij zullen enkele van de huidige parkeerplaatsen langs het Zijdelveld niet kunnen terugkeren. Er zijn wel mogelijkheden om deze parkeerplaatsen in de directe omgeving terug te brengen, op zo'n 200 meter van de huidige plek. Deze nieuwe parkeerplaatsen komen dan in de plaats van een kleine strook groen.</p> <p>7. Wij verwachten dat er nauwelijks impact zal zijn op het Zijdelveld als wandel- en fietsroute. Het Zijdelveld blijft alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Op het deel vanaf de Watsonweg tot aan de aansluiting op de rotonde zal er niets veranderen. Op het deel tussen de rotonde en de Laan van Meerwijk rijden straks veel minder auto's. De aansluiting zelf wordt compact maar verkeersveilig vormgegeven.</p> <p>8. Er is een hoogteverschil tussen het Zijdelveld en de Koningin Máximalaan. Dit hoogteverschil levert naar verwachting geen grote belemmeringen op voor een aansluiting op een rotonde. We zullen hierover ook afstemmen met betrokken instanties</p> <p>9. De aansluiting van de rotonde op het Zijdelveld zal zo compact mogelijk worden om de impact op de omgeving zo gering mogelijk te laten zijn. Het Zijdelveld moet net als nu toegankelijk zijn voor grotere voertuigen van bijvoorbeeld hulpdiensten, vuilophaal en dergelijke. De uitstraling en inrichting van het Zijdelveld willen we behouden. We zullen goed bekijken hoe we eventuele overlast zoveel mogelijk kunnen beperken.</p> <p>10. De koningin Maximalaan zal in deze plannen niet worden verbreed of verhoogd. De rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan zorgt naast een gunstig effect op de verkeersveiligheid ook voor een demping van de gereden snelheid en daarmee de geluidsoverlast.</p> <p>11. Het Zijdelveld zal bij de Watsonweg niet worden aangepast en blijft daar een doodlopende weg voor autoverkeer. Doorgaande bromfietsen zullen over de koningin Maximalaan gaan rijden.</p> <p><u>Alternatieve voorstellen</u></p> <p>1. Een vijfde aantakking van het Zijdelveld is ruimtelijk niet inpasbaar. Daarnaast levert dit, of een andere directe aansluiting op de Laan van Meerwijk, geen bijdrage aan veilige en logische oversteeek van het fietsverkeer richting het dorpscentrum, aan de veiligheid en leefbaarheid rond de Koningin Máximalaan en de verbeteringen voor de wijk Thamerdal.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>keren zijn de bewoners toch al gewend. Om naar Zijdelveld te komen rijdt men vanaf deze rotonde eerst een klein stukje de Laan van Meerwijk in om vervolgens direct rechtsaf te slaan naar Zijdelveld. Fietsers hebben hier voorrang.</p> <p>3. Op de Maximalaan een ingang naar het Zijdelveld maken ter hoogte van (net na) de kruising met de Zijdelweg d.m.v. een S-vormige uitrit (toerit) naar Zijdelveld. Daar is ruimte, het is veiliger, overzichtelijker en gaat niet ten koste van parkeerplaatsen. Het belangrijkste voordeel van deze plek is dat de flow (de doorstroom) logischer wordt voor auto's en fietsers want de situatie blijft vrijwel gelijk i.t.t. de T-kruising die zal ontstaan door de aansluiting van de rotonde ter hoogte van de Admiraal Van Ghentlaan en Zijdelveld. Wordt van de kruising Watsonweg/Zijdelweg/Maximalaan een rotonde (met sorteerstroken) gemaakt dan wordt het voor bewoners van Zijdelveld en de Admiraal Van Ghentlaan makkelijker om vanuit het dorpscentrum komende een U-bocht te maken op de rotonde om toch bij hun bestemming te komen.</p> <p>4. Indien het doorgaande (vracht)verkeer van De Maximalaan komende uit Aalsmeer bij de kruising met de Zijdelweg via deze Zijdelweg gedirigeerd wordt naar de nieuwe N201 zal er minder verkeer zijn op het deel van de Maximalaan dat parallel loopt met Zijdelveld en bovendien heeft het kleine Amstelhoek dan ook minder last van doorgaand vrachtverkeer wat nu wel het geval is. Vanaf de A2 moet (vracht)verkeer dan ook geleid worden via de nieuwe N201 en niet door Amstelhoek. Allemaal met uitzondering van bestemmings(vracht)verkeer. Een rotonde op de Maximalaan bij de Admiraal van Ghentlaan wordt overbodig want bewoners kunnen vervolgens nu veilig in beide richtingen de weg op.</p> <p>5. Maak van Zijdelveld een <u>eenrichtingsweg</u> met als uitgang de <u>geplande uitvoegstrook</u> naar de Maximalaan. Het Zijdelveld loopt aan de andere zijde nu dood. Ter plaatse is daar echter een stuk ongebruikt gras waar geen historische huizen en parkeerplaatsen zijn. Hier kan prima een <u>inrijstrook</u> aangelegd worden vanuit de Maximalaan net na het kruispunt met een verkeersbord: alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Het eenrichtingsverkeer creëert een veiligere route en beschermt het karakteristieke karakter van deze weg.</p> <p>6. I.p.v. de geplande rotonde bij de Admiraal van Ghentlaan/Maximalaan zal een eenvoudige <u>ronde verkeersdrempel</u> het verkeer afremmen, waardoor verkeer vanuit de Admiraal van Ghentlaan dan, zoals gewenst in beide richtingen veilig de Maximalaan op-en af kan rijden. Op deze wijze hoeft het groene dijkgedeelte van Zijdelveld niet aangetast te worden.</p>	<p>2. Een rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan zorgt voor een natuurlijke en verkeersveilige oversteek van fietsers richting het dorpscentrum en een demping van de gereden snelheid op de Koningin Maximalaan. Op het zuidelijke deel van het Zijdelveld tussen de rotonde en de Laan van Meerwijk rijden straks geen auto's meer die bestemmingen hebben ten noorden van de rotonde waarmee het extra fietsverkeer een rustigere en veiligere route krijgt. Een directe aansluiting van het Zijdelveld in twee richtingen op de Laan van Meerwijk is in het nieuwe ontwerp ruimtelijk slecht inpasbaar. Het verplicht keren ergens verder op de Laan van Meerwijk draagt niet bij aan de verkeersveiligheid.</p> <p>3. Een aansluiting vanaf de kruising met de Zijdelweg op het Zijdelveld heeft als nadeel dat autoverkeer voor welke bestemming op het Zijdelveld dan ook, altijd het hele Zijdelveld moet afrijden in eenrichtingsverkeer. Dit geldt dan ook voor het verkeer naar Borus bijvoorbeeld. De ervaring leert dat auto's in zo'n situatie harder gaan rijden. Deze hogere snelheid leidt in combinatie met ál het fietsverkeer richting het centrum tot een onveiligere situatie dan de huidige situatie. Een rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan zorgt voor een natuurlijke en verkeersveilige oversteek van fietsers richting het dorpscentrum en een demping van de gereden snelheid op de Koningin Maximalaan. Op het zuidelijke deel van het Zijdelveld tussen de rotonde en de Laan van Meerwijk rijden straks geen auto's meer die bestemmingen hebben ten noorden van de rotonde waardoor het extra fietsverkeer een rustigere en veiligere route krijgt.</p> <p>4. De gemeente Uithoorn wil het doorgaande vrachtverkeer uit het dorpscentrum weren. De meest logische route loopt via de Zijdelweg naar de N201 en dit zal dan ook zoveel mogelijk worden gestimuleerd, zowel op lokaal als op interlokaal niveau. De rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan draagt vooral bij aan een veilige fietsoversteek, demping van de gereden snelheid op de Koningin Maximalaan en een betere ontsluiting van het Zijdelveld.</p> <p>5. Het hele Zijdelveld een eenrichtingsweg maken heeft een nadelige invloed op de verkeersveiligheid. Het autoverkeer zal immers voor welke bestemming op het Zijdelveld dan ook, altijd het hele Zijdelveld (zo'n 1,1 km) moet afrijden zonder tegemoetkomend autoverkeer. De ervaring leert dat auto's in een dergelijke situatie harder gaan rijden. Deze hogere snelheid leidt in combinatie met het fietsverkeer richting het centrum tot een onveiligere situatie dan de huidige situatie. Een rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan zorgt voor een natuurlijke en verkeersveilige oversteek van fietsers richting het dorpscentrum en een demping van de gereden snelheid op de Koningin Maximalaan. Op het zuidelijke deel van het Zijdelveld tussen de rotonde en de Laan van Meerwijk rijden straks geen auto's</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p><u>Vragen</u> Welke route moeten de Oost-Meerwijkers en Zijdelvelders gaan nemen om naar de omgelegde N201 te komen? De Meerwijk-Oost is een soort fuik met slechts een in-en uitgang via het Dorpscentrum. Als het doel is om het Dorpscentrum te ontlasten moet de bussluis in de Meerwijk misschien open? Dan hoeft verkeer vanuit de Meerwijk-Oost met als bestemming bijv. de A4 niet door het Dorpscentrum en over de smalle Thamerlaan, maar kan via het kruispunt Watsonweg en vervolgens de Zijdelweg. Het kruispunt Maximalaan/Watsonweg/Zijdelweg wordt dan drukker maar daar is ruimte voor een dubbel-loops rotonde.</p> <p><u>Overige opmerkingen</u> Overigens begrijp ik niet waarom zo'n belangrijke en dus drukke toegangsweg naar Uithoorn als de Zijdelweg destijds bij de vernieuwing niet een dubbele rijbaan heeft gekregen. Een paar jaar ervoor is de doorgaande Noorddammerweg richting Amstelveen afgesloten voor verkeer. Veel Kwakelaars maakten gebruik van deze weg. Nu moet dat verkeer ook over de Zijdelweg.</p>	<p>meer die bestemmingen hebben ten noorden van de rotonde waardoor het extra fietsverkeer een rustigere en veiligere route krijgt.</p> <p>6. De rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan draagt niet alleen bij aan de demping van de gereden snelheid op de Koningin Maximalaan, een veiligere fiets-oversteek en een betere ontsluiting van de wijk Thamerdal, maar ook aan die van het Zijdelveld. Het zuidelijke deel van het Zijdelveld wordt rustiger doordat het geen autoverkeer meer krijgt van het noordelijke deel zoals dat nu het geval is.</p> <p><u>Vragen</u> De route die automobilisten uit Meerwijk-Oost moeten nemen om naar de N201 te rijden zal niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie; namelijk via Amstelhoek of de Amsterdamseweg. Automobilisten vanaf het Zijdelveld rijden straks via de rotonde ter hoogte van de Admiraal van Ghentlaan via de Koningin Maximalaan naar Amstelhoek of de Amsterdamseweg, of naar de Zijdelweg.</p> <p><u>Overige opmerkingen</u> Bij de reconstructie van de Zijdelweg naar aanleiding van de omlegging van de N201 is onderzocht wat de benodigde verkeerscapaciteit zou moeten zijn in de toekomst. Dit heeft er toe geleid dat de Zijdelweg tussen de Arthur van Schendellaan en de N201 is verbreed naar 2x2 rijstroken. Het deel tussen de Arthur van Schendellaan en de Wiegerbruinlaan is uitgevoerd met enkele rijstroken. Daarbij hebben we rekening gehouden met een mogelijke verbreding wanneer daar in de toekomst aanleiding voor is. Vooralnog is de wegcapaciteit daar ruim voldoende.</p>
<p>Overig</p>	<p>Reactie van de gemeente</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Het verkeer vanuit Aalsmeer ter hoogte van de Zijdelweg al richting de N201 leiden. Vooral in de zomer, als de brug ook opengaat is het druk richting de brug. Bij de kruising met de met de Zijdelweg een bord plaatsen met pijl en met de tekst "waarom wachten voor de brug, door de tunnel gaat het vlug." 2. Plaats een stoplicht vóór de rotonde voor als de brug opengaat. Zo blijft de rotonde vrij van verkeer als de brug open is. 3. Op de Máximalaan, ter hoogte van Black Pepper, een extra baan naar rechts richting Meerwijk realiseren. Met een oversteek voor fietsers. 4. De groene middenberm op de Koningin Máximalaan door laten lopen. Vervolgens een rotonde maken op de kruising met de Zijdelweg, ri. Amstelveen. Langs de 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het verkeer vanuit Aalsmeer wordt al zoveel mogelijk via de Legmeerdijk naar de N201 geleid. De kruising van de Burgemeester Kasteleinweg met de Legmeerdijk reconstrueren we binnenkort. Hierdoor zal de logische doorgaande route van en naar Uithoorn via de Koningin Máximalaan verdwijnen. 2. Wanneer er op drukke momenten een opstopping op de rotonde ontstaat, bijvoorbeeld doordat de brug open is, kunnen eventuele verkeerslichten weliswaar de rotonde vrij houden, maar de doorstroming niet oplossen. 3. Een zogenaamde bypass voor het verkeer van de Koningin Máximalaan naar de Laan van Meerwijk is ruimtelijk lastig uitvoerbaar en bovendien niet noodzakelijk. Uit berekeningen blijkt namelijk dat de rotonde doorgaans goed door zal stromen.

<p>Watson weg, ter hoogte van het appartementencomplex Park Krayenhof wordt veel te hard gereden. Graag een snelheidscontrole paal plaatsen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Drempels voor de kruising van Irenelaan en Christinalaan, zowel vanaf de Thamerlaan als vanaf de rotonde. 6. Graag aangeven hoe het "rondje Zijdelmeer" door het plangebied loopt. 7. Graag informatie en referenties over bestrating in de passage van het Amstelplein. 8. De commissie vindt het jammer dat er niet meer verkeer geweerd wordt in het dorpscentrum door gebruik van camera's ed. 	<p>Een bypass heeft als bijkomend nadeel een minder veilige oversteek voor langzaam verkeer.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Het verdere verloop van de koningin Maximalaan en verkeerssituaties zoals bij de Watsonweg vallen buiten de grenzen van dit project. 5. De kruising van de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan met de Prinses Irenelaan wordt bij het verder uitwerken van de plannen nader uitgewerkt. Hierbij zullen we goed kijken naar een veilige oversteek voor langzaam verkeer tussen Thamerdal en het dorpscentrum. 6. Het zogenaamde 'rondje Zijdelmeer' blijft voor voetgangers toegankelijk. Er zal een voetgangersverbinding blijven tussen het gemeentehuis en het Zijdelveld. 7. Over de bestrating zijn we in overleg met de eigenaar van het winkelcentrum. 8. Het weren van verkeer met camera's of anderszins zijn aanvullende maatregelen die voor deze plannen nog niet aan de orde zijn.
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------