Gemeente Uithoorn

Effectbepaling hoofdontsluitings-route Oude Dorp

Definitief

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Uithoorn

Effectbepaling hoofdontsluitingsroute Oude Dorp

Definitief

Datum	23 december 2011
Kenmerk	UHN023/Mdm/0157
Eerste versie	12 september 2011

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Uithoorn
Titel rapport	Effectbepaling hoofdontsluitingsroute Oude Dorp Definitief
Kenmerk	UHN023/Mdm/0157
Datum publicatie	23 december 2011
Projectteam opdrachtgever(s)	mevrouw D. Spies en de heer R. van der Hoek
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren T. (Tim) Bunschoten, A.J. (Toon) van der Horst en M.J. (Marco) Mulder (projectleider)

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Inhoud Pagina

1 Inleiding 1
1.1 Situatieschets 1
1.2 Aanleiding 2

2 Varianten 4
2.1 Uitgangspunten 4
2.2 Varianten 5
2.2.1 Variant 0: Stationsstraat 5
2.2.2 Variant 1: Gespreide variant 6
2.2.3 Variant 2: Rechte variant 6
2.2.4 Variant 3: Tromplaan 7

3 Effecten 8
3.1 Inleiding 8
3.2 Gebruik varianten 8
3.2.1 Huidige situatie (N201 nog niet omgelegd) 8
3.2.2 Variant 0: Stationsstraat 10
3.2.3 Variant 1: Gespreide variant 10
3.2.4 Variant 2: Rechte variant 10
3.2.5 Variant 3: Tromplaan 11
3.2.6 Overige wegvakken 11
3.2.7 Gebruik in 2015 13
3.3 Verkeersveiligheid 13
3.4 Intensiteit en capaciteit 15
3.5 Oversteekbaarheid 16
3.6 Profielen 17
3.7 Structuur 18
3.8 Resumé 19

4 Vrachtverkeer 20
4.1 Inleiding 20
4.2 Verkeersffecten van het vrachtverbod 21
4.3 Doorgaand of bestemmingsverkeer 21
4.4 Resumé 22

5 Conclusie 23
5.1 Voorkeursvariant 23
5.2 Keuzes voorkeursvariant 23

Bijlagen 1, 2 en 3

1 Inleiding

1.1 Situatieschets

De Amsterdamseweg zal in de toekomst van functie veranderen. Die functie wijzigt door de omlegging van de N201. Deze provinciale weg gaat in de huidige situatie door het dorpscentrum van Uithoorn. In de toekomst zal deze weg om Uithoorn heen worden gelegd en de Amsterdamseweg wordt dan aangesloten op de N201.

De Amsterdamseweg krijgt daarmee in de toekomst een belangrijke ontsluitende functie voor Uithoorn. De busbaan tussen Uithoorn en Mijdrecht is in de huidige situatie een barrière die de Amsterdamseweg scheidt van de Thamerlaan en de Prins Bernhardlaan. Om de beoogde functie van de Amsterdamseweg recht te doen wordt deze verbonden met het dorpscentrum (zie figuur 1.1).

Figuur 1.1: Ligging doortrekking Amsterdamseweg – Thamerlaan

Behalve recht doen aan de functie van de Amsterdamseweg wil de gemeente Uithoorn ook het Amstellint (Wilhelminakade, Dorpsstraat)

autoluw maken. Doordat met de nieuwe hoofdontsluitingsroute de doorgaande route niet meer via de Stationsstraat loopt neemt het verkeer op het Amstellint naar verwachting af. Het Amstellint moet, conform het masterplan Dorpscentrum, in de toekomst een verblijfsgebied worden om te winkelen en te flaneren.

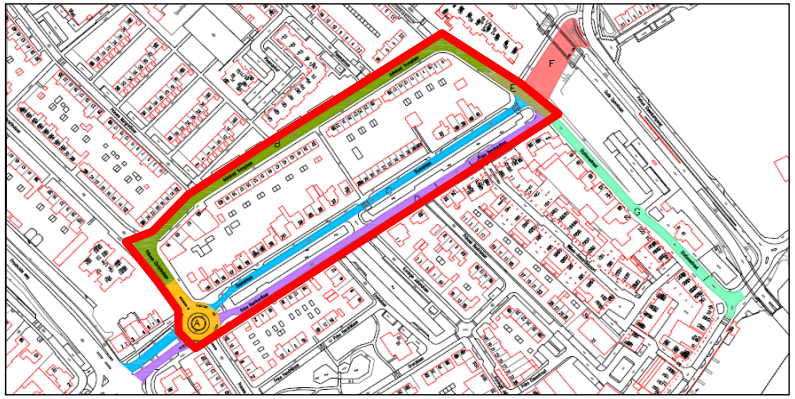
1.2 Aanleiding

De Amsterdamseweg wordt in de toekomst aangesloten op de omgelegde N201. Daarmee krijgt de Amsterdamseweg, conform het Uithoorns Verkeer- en Vervoerplan, een ontsluitende functie voor onder meer het dorpscentrum. In datzelfde plan is vastgesteld dat er een tweede ontsluiting noodzakelijk is bij de openstelling van de nieuwe N201 in verband met de hoeveelheid verkeer op de Zijdelweg.

Daarnaast wordt de huidige provinciale weg, de N201, niet meer toegankelijk voor doorgaand verkeer ter hoogte van het centrum van Uithoorn. Deze maatregel maakt ook onderdeel uit van het masterplan Dorpscentrum en is een belangrijk voorwaarde voor het revitaliseren van het centrum van Uithoorn.

De nieuwe hoofdontsluiting van het Oude Dorp ligt in het verlengde van de Amsterdamseweg. De nieuwe route heeft gevolgen voor de wegen in de directe omgeving. De verkeersstromen veranderen als gevolg van deze nieuwe route. Daarnaast zijn er voor het studiegebied (zie figuur 1.2) meerdere tracévarianten denkbaar om het verkeer goed af te kunnen wikkelen.

Naar aanleiding van het bovenstaande heeft de gemeente Uithoorn aan Goudappel Coffeng BV gevraagd onderzoek uit te voeren naar mogelijke varianten en de effecten van deze varianten. In dit onderzoek wordt alleen gekeken naar effecten voor verkeer. Hiervoor worden alleen de wegen in het studiegebied (Prins Bernhardlaan, Thamerlaan en Admiraal Tromplaan) beschouwd. Het studiegebied is in rood weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.2: Studiegebied

Leeswijzer

In dit rapport zal ingegaan worden op de mogelijke varianten en de effecten van deze varianten. Daartoe worden in hoofdstuk 2 de varianten beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de effecten. Hierbij zal gekeken worden naar de intensiteiten (2015 en 2030), de verkeersveiligheid, de verhouding tussen de intensiteiten en de capaciteit van de weg, de oversteekbaarheid, de profielen en de structuur. In hoofdstuk 4 zal ingegaan worden op de gevolgen van een eventueel vrachtverkeersverbod. Aansluitend komt in hoofdstuk 5 de conclusie aan bod.

2

Varianten

2.1 Uitgangspunten

De Amsterdamseweg wordt naar verwachting eind 2013 aangesloten op de N201. Met deze koppeling komt ook het belang van een uitwerking van de route tussen de N201 en het Dorpscentrum naar voren. In dit onderzoek worden een aantal uitgangspunten gehanteerd. Deze uitgangspunten gaan voor een deel over de wegen in het studiegebied zelf, maar voor een deel ook over de ontwikkelingen buiten het studiegebied. Ze zijn daarom gerubriceerd. De genoemde uitgangspunten gelden voor alle varianten.

De verkeerskundige uitgangspunten die direct betrekking hebben op het studiegebied zijn:

- conform het Uithoorns Verkeers- en Vervoersplan dient er voor het fietsverkeer in het studiegebied een adequate voorziening getroffen te worden;
- de parkeerbalans dient in het studiegebied neutraal te blijven.

Ten aanzien van bovenstaande uitgangspunten kunnen in het proces concessies nodig zijn ten gunste van andere disciplines (zoals bijvoorbeeld openbaar groen). In paragraaf 3.7 wordt hier nader op ingegaan.

De verkeerskundige uitgangspunten die betrekking hebben op ontwikkelingen elders in Uithoorn, maar wel een invloed hebben op het studiegebied zijn:

- de huidige bussluis in de wijk Meerwijk wordt ter hoogte van de Laan van Meerwijk en de Polderweg toegankelijk voor alle verkeer;
- de provinciale weg N201 wordt omgelegd om Uithoorn;
- de bestaande N201 wordt ter hoogte van het dorpscentrum van Uithoorn ontoegankelijk gemaakt voor doorgaand verkeer;

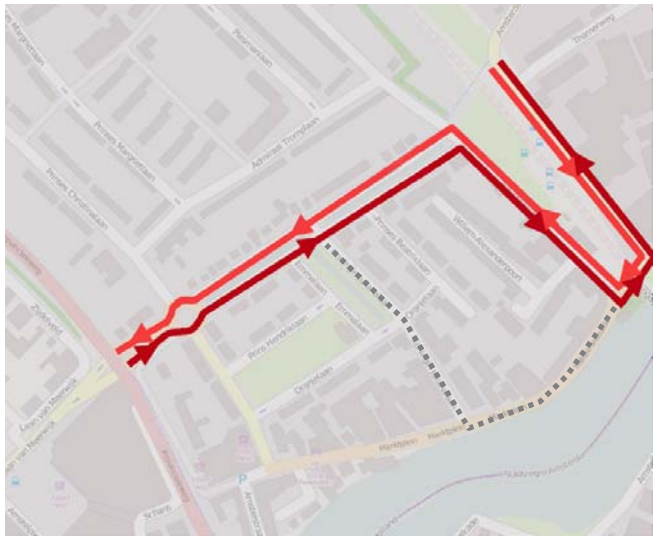
- de route van de bestaande N201 (het Dorpscentrum) naar de nieuwe N201 (via de Amsterdamseweg) behoudt conform het Uithoorns Verkeers- en Vervoersplan een verkeersfunctie;
- het Amstellint (Wilhelminakade en Dorpsstraat) worden conform het masterplan Dorpscentrum autoluw gemaakt.

2.2 Varianten

De Amsterdamseweg zal in de toekomstige situatie met de uitgangspunten genoemd in paragraaf 2.1 een belangrijkere rol gaan spelen in de ontsluiting van Uithoorn. Deze ontsluiting moet in het studiegebied gebruik gaan maken van vooral bestaande wegen. Voor het gebruik van de bestaande wegen zijn verschillende varianten denkbaar.

2.2.1 Variant 0: Stationsstraat

Om de varianten onderling goed te kunnen vergelijken is het goed ze af te zetten tegen een referentiekader. Als referentiekader is daarom een variant opgesteld op basis van het huidige wegennet. Dat houdt in dat de Amsterdamseweg niet rechtstreeks wordt verbonden met de Thamerlaan en de Prins Bernhardlaan en dat verkeer van en naar het centrum van Uithoorn geleid wordt via de Petrus Steenkampweg en de Stationsstraat. Deze variant voldoet daarmee niet aan de eerder genoemde uitgangspunten, zoals bijvoorbeeld het autoluw maken van het Amstellint (zie de grijze lijn weergegeven in figuur 2.1).



Figuur 2.1: Variant 0

2.2.2 Variant 1: Gespreide variant

Deze variant houdt in dat de Amsterdamseweg wordt verbonden met de Prins Bernhardlaan en Admiraal Tromplaan. Verkeer dat uit de richting van de N201 komt en naar het centrum rijdt zal gebruik moeten gaan maken van de Admiraal Tromplaan. In tegengestelde richting zal men de Prins Bernhardlaan gaan gebruiken. Dat houdt in dat de Thamerlaan niet meer wordt ingezet voor doorgaand verkeer en afgewaardeerd wordt naar een erftoegangsweg (30 km/h weg). Fietsers kunnen in deze situatie goed gebruik gaan maken van deze weg. Om het gebruik van de Admiraal Tromplaan af te dwingen is het afsluiten van de Thamerlaan aan één zijde een mogelijkheid. Variant 1 is weergegeven in figuur 2.2.

Figuur 2.2: Variant 1

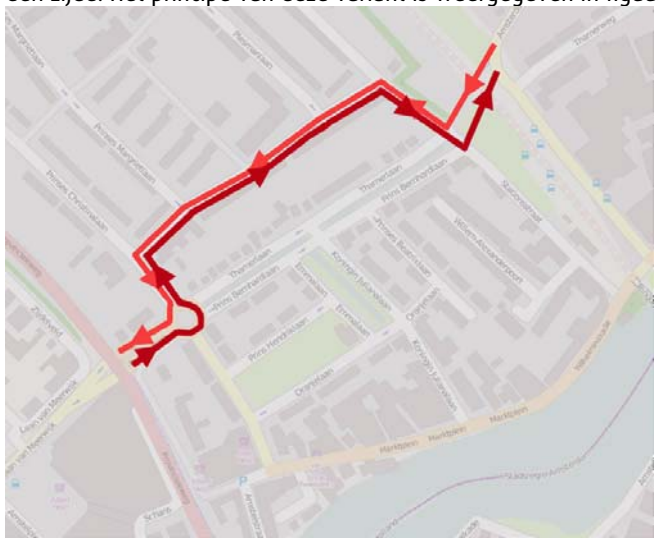
2.2.3 Variant 2: Rechte variant

In deze variant wordt het verkeer van en naar de Amsterdamseweg via de Thamerlaan en de Prins Bernardlaan geleid. Het fietsverkeer zal ook van deze wegen gebruik maken. In principe is deze variant daarmee vergelijkbaar met variant 0, met als enige verschil dat het verkeer niet hoeft om te rijden via de Petrus Steenkampweg en de Stationsstraat. Deze variant is weergegeven in figuur 2.3.

Figuur 2.3: Variant 2

2.2.4 Variant 3: Tromplaan

In deze variant wordt al het doorgaande verkeer via de Admiraal Tromplaan geleid. De Thamerlaan en de Prins Bernardlaan worden in deze variant afgewaardeerd tot erftoegangswegen (30 km/h wegen) en geschikt gemaakt voor de afwikkeling van o.a. fietsverkeer. Om te voorkomen dat het gemotoriseerde verkeer toch gebruik gaat maken van beide wegen zullen ze mogelijk afgesloten moeten worden aan één zijde. Het principe van deze variant is weergegeven in figuur 2.4.



Figuur 2.4: Variant 3

3

Effecten

3.1 Inleiding

De varianten zijn op een aantal verkeerskundige criteria met elkaar vergeleken. Deze criteria zijn in overleg met de gemeente Uithoorn opgesteld. Het gaat hierbij om de volgende verkeerskundige criteria:

- het gebruik van de varianten, de intensiteiten (in 2015 en 2030);
- verkeersveiligheid;
- de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op een aantal relevante wegvakken;
- oversteekbaarheid;
- profielen van wegen in het plangebied;
- structuur.

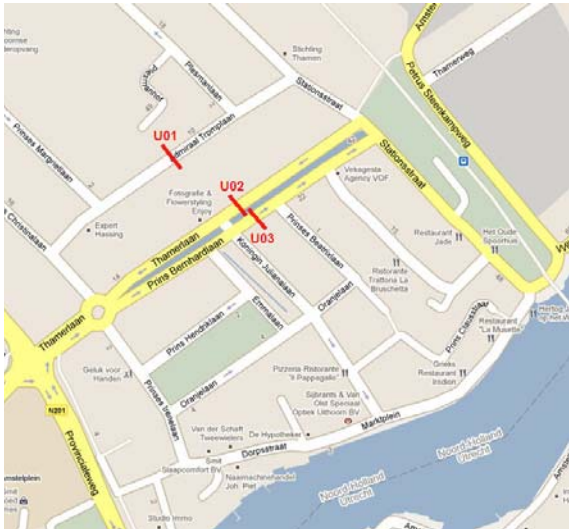
Het eerste verkeerscriterium is voor een tweetal toekomstjaren in beeld gebracht, 2015 en 2030. In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op de kwantitatieve resultaten voor 2030 en worden de resultaten voor 2015 kwalitatief beschreven.

3.2 Gebruik varianten

3.2.1 Huidige situatie (N201 nog niet omgelegd)

Voor het gebruik van de varianten is ook de huidige situatie meegenomen. In deze variant is de N201 nog niet omgelegd. Daarvoor zijn tellingen uitgevoerd op een drietal wegvakken. Op die manier is inzichtelijk gemaakt hoeveel het totale verkeer op de Prins Bernhardlaan, Thamerlaan en Admiraal Tromplaan zal wijzigen in de toekomstige situatie. Het wordt als het ware in perspectief geplaatst. De telpunten zijn weergegeven in figuur 3.1.

Op deze locaties is in een representatieve periode van het jaar geteld gedurende een week. De telling heeft in de tweede week van mei van dit jaar plaatsgevonden. Daaruit is vervolgens per tellocatie een intensiteit te halen voor een gemiddelde werkdag, ochtendspitsperiode (07.00-09.00 uur) en avondspitsperiode (16.00-18.00 uur).



Figuur 3.1: Telpunten

De resultaten uit de tellingen zijn weergegeven in tabel 3.1.

		ochtendspits (2 uur)	avondspits (2 uur)	etmaal (24 uur)
U01	Admiraal Tromplaan	100	200	700
U02	Thamerlaan	300	500	3.400
U03	Prins Bernhardlaan	900	400	3.800
totaal		1.300	1.100	7.900

Tabel 3.1: Resultaten uit tellingen (motorvoertuigen, afgerond op honderdtallen)[1]

Uit de tellingen blijkt dat de totale intensiteit op de tellocaties Admiraal Tromplaan, Thamerlaan en Prins Bernardlaan 7.900 motorvoertuigen per etmaal is. Deze totale telling is van belang om bij de varianten te kunnen zien of het totale verkeer daadwerkelijk toeneemt, of dat er sprake is van een herverdeling over de wegen. Ter vergelijking: CROW[2] geeft aan dat voor een gebiedsontsluitingssweg binnen de bebouwde kom een verkeersintensiteit meer dan 8.000 motorvoertuigen per etmaal te normaal is. In het UVVP is verbinding tussen de oude N201 en de Amsterdamseweg gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg.

1 Ter vergelijking heeft de gemeente Uithoorn ook in september geteld. De resultaten hieruit zijn een etmaalintensiteit van 5.100 op de Thamerlaan en 5.800 op de Prins Bernhardlaan.

2 CROW: Centrum voor regelgeving en Onderzoek in Grond- , Water en Wegenbouw en Verkeerskunde).

3.2.2 Variant 0: Stationsstraat

Als eerste is gekeken naar de intensiteiten op de wegvakken waar ook geteld is. De resultaten zijn weergegeven in tabel 3.2.

	ochtendspits (2 uur)	avondspits (2 uur)	etmaal (24 uur)
Admiraal Tromplaan	100*	100*	1.000
Prins Bernhardlaan	600	500	2.000
Thamerlaan	300	600	2.000
totaal	1.000	1.200	5.000

* Geschatte waarde

Tabel 3.2: Intensiteiten (motorvoertuigen) variant 0, 2030

Ten opzichte van de tellingen valt op dat er in 2030 sprake is van een afname van verkeer op de beschouwde wegvakken. Deze afname is te verklaren doordat in variant 0 de uitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 2.1 zijn meegenomen. Verkeer dat bijvoorbeeld in de huidige situatie vanuit het bedrijventerrein Uithoorn komt maakt voor een deel gebruik van de Thamerlaan - Prins Bernhardlaan om de provinciale weg te bereiken, en vice versa. In de toekomstige situatie maakt dit verkeer geen gebruik meer van deze route, maar zal het de Amsterdamseweg gebruiken om in noordelijke richting de nieuwe N201 te bereiken.

De totale hoeveelheid verkeer neemt ten opzichte van de huidige situatie in deze variant dus af in 2030.

3.2.3 Variant 1: Gespreide variant

De hoeveelheid verkeer op de tellocaties Admiraal Tromplaan, Prins Bernhardlaan en Thamerlaan is ten opzichte van variant 0 in deze variant toegenomen met 2.700 motorvoertuigen per etmaal (zie tabel 3.3). De verklaring hiervoor is de verkorting in de route richting het centrum en de achterliggende wijk Meerwijk. De doorsteek van de Amsterdamseweg maakt deze route aantrekkelijker richting de nieuwe N201 en vice versa. Dat is bijvoorbeeld ook terug te zien op de Zijdelweg, waar een afname van de intensiteit waar te nemen is ten opzichte van variant 0.

	ochtendspits (2 uur)	avondspits (2 uur)	etmaal (24 uur)
Admiraal Tromplaan	600	800	4.100
Prins Bernhardlaan	800	700	3.400
Thamerlaan	20*	20*	200
totaal	1.420	1.720	7.700

* Geschatte waarde

Tabel 3.3: Intensiteiten (motorvoertuigen) variant 1, 2030

3.2.4 Variant 2: Rechte variant

In deze variant is ten opzichte van variant 0 een vergelijkbare toename te constateren als bij variant 1. Daarvoor geldt dezelfde verklaring als voor variant 1. De toename van verkeer in deze variant ten opzichte van variant 1 is te verklaren doordat de route vanaf de Amsterdamseweg naar de bestaande N201 directer en daarmee aantrekkelijker wordt.

	ochtendspits (2 uur)	avondspits (2 uur)	etmaal (24 uur)
Admiraal Tromplaan	110*	110*	1.100
Prins Bernhardlaan	800	800	3.500
Thamerlaan	500	900	3.500
totaal	1.410	1.810	8.100

* Geschatte waarde

Tabel 3.4: Intensiteiten (motorvoertuigen) variant 2, 2030

3.2.5 Variant 3: Tromplaan

Ten opzichte van variant 0 is ook in deze variant een vergelijkbare toename, qua orde grootte, waar te nemen als bij varianten 1 en 2. Er is echter ten opzichte van variant 2 wel een duidelijk verschil in de intensiteit op de totale doorsnede. Dit is te verklaren doordat er sprake is van een minder directe en daarmee minder aantrekkelijke route tussen de Amsterdamseweg en de bestaande N201.

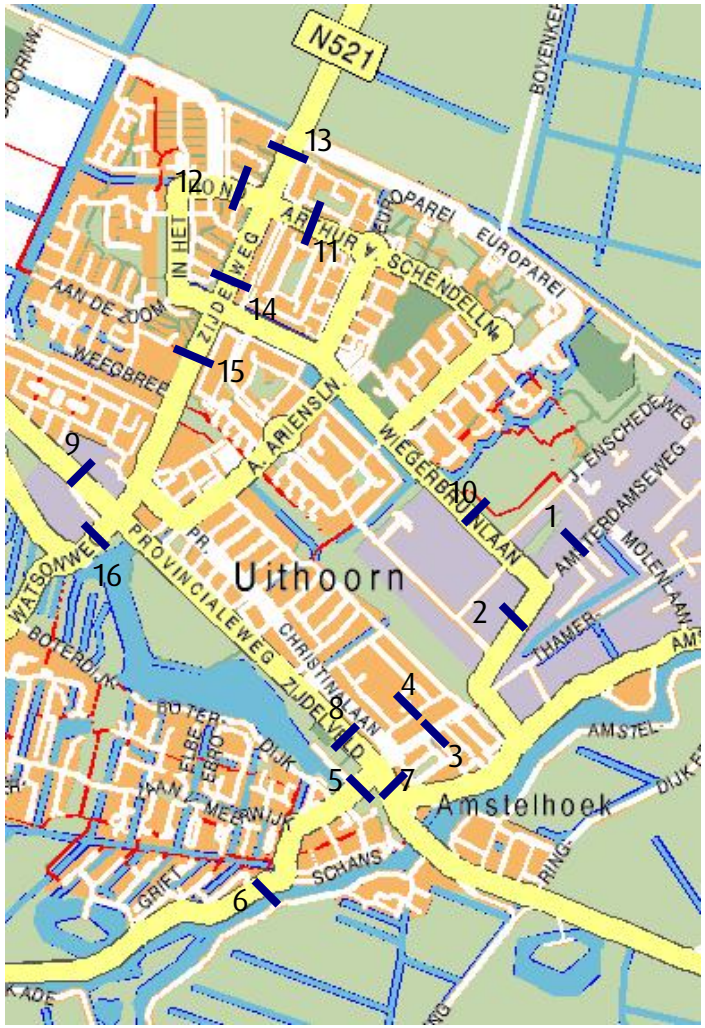
	ochtendspits (2 uur)	avondspits (2 uur)	etmaal (24 uur)
Admiraal Tromplaan	1.000	1.200	6.300
Prins Bernhardlaan	300	200	500
Thamerlaan	20*	20*	200
totaal	1.300	1.600	7.000

* Geschatte waarde

Tabel 3.4: Intensiteiten (motorvoertuigen), variant 3, 2030

3.2.6 Overige wegvakken

Er is naast de drie genoemde wegvakken ook gekeken naar dertien andere wegvakken. Deze wegvakken zijn beschouwd om de effecten van de varianten op de rest van Uithoorn inzichtelijk te maken. De resultaten hiervan zijn weergegeven in tabel 3.5. De nummers in de tabel corresponderen met de nummers in figuur 3.2.



Figuur 3.2: Locaties wegvakken

nr.	wegvak	var. 0: Stations-straat	var. 1: Gespreide variant	var. 2: Rechte variant	var. 3: Tromplaan
1	Amsterdamseweg ten noorden van Wiegerbruinlaan	7.700	114	116	109
2	Amsterdamseweg ten zuiden van Wiegerbruinlaan	7.900	120	125	113
3	Thamerlaan- Prins Bernhardlaan	4.000	90	178	18
4	Admiraal Tromplaan	1.000	410	110	630
5	Laan van Meerwijk (nabij N201)	7.400	104	105	103
6	Amsteldijk Zuid (nabij Schans)	4.400	105	105	102
7	Huidige N201 ter hoogte van centrum	0	0	0	0
8	Huidige N201 ten westen van centrum	5.100	92	94	98
9	Huidige N201 ten westen van Zijdelweg	4.300	98	100	100
10	Wiegerbruinlaan (nabij park)	7.800	101	97	101
11	A. van Schendellaan (bij Zijdelweg)	11.400	100	99	99
12	In het Rond (nabij Zijdelweg)	10.600	99	100	100
13	Zijdelweg ten zuiden van Randweg Oost	29.400	98	97	99
14	Zijdelweg ten noorden van Wiegerbruinlaan	13.400	96	94	98
15	Zijdelweg ten zuiden van Wiegerbruinlaan	12.600	94	93	97
16	Watsonweg (nabij N201)	10.100	100	100	100

Tabel 3.5: Intensiteiten per wegvak (indexcijfers t.o.v. variant 0), 2030

In de tabel is voor de variant 1, 2 en 3 gebruik gemaakt van indexcijfers ten opzichte van variant 0. Voor alle varianten valt op dat er relatief kleine verschuivingen plaatsvinden op de meeste wegvakken (tot ongeveer 5%).

Buiten de in voorgaande paragrafen beschouwde wegvakken 3 en 4 valt er een toename waar te nemen op de wegvakken 1 en 2 ten opzichte van variant 0. De verklaring hiervoor ligt in een uitwisseling van verkeer tussen de Amsterdamseweg en de Zijdelweg. De relatief grote toename op de Amsterdamseweg staat absoluut in verhouding tot de relatief kleine afname op de Zijdelweg. Dat blijkt ook wanneer de intensiteiten van de wegvakken direct ten noorden en ten zuiden van de Wiegerbruinlaan bij elkaar worden opgeteld. Dat is gedaan in tabel 3.5.

locatie	var. 0: Stations-straat	var. 1: Gespreide variant	var. 2: Rechte variant	var. 3: Tromplaan
ten noorden van de Wiegerbruinlaan	21.100	21.700	21.600	21.500
ten zuiden van de Wiegerbruinlaan	20.500	21.400	21.100	21.600

Tabel 3.5: Absolute intensiteiten Amsterdamseweg en Zijdelweg (motorvoertuigen per etmaal, afgerond op honderdtallen), 2030

3.2.7 Gebruik in 2015

De paragrafen 3.2.2 tot en met 3.2.6 beschrijven de resultaten voor het toekomstjaar 2030. Dezelfde berekeningen zijn ook uitgevoerd voor het jaar 2015. Daaruit blijkt dat er een vergelijkbaar beeld ontstaat, met als enige verschil dat het aanbod van verkeer op het netwerk in zijn totaal geringer is. Voor het studiegebied ziet dat er dan uit zoals weergegeven in tabel 3.6.

	var. 0: Stationsstraat	var. 1: Gespreide variant	var. 2: Rechte variant	var. 3: Tromplaan
Admiraal Tromplaan	1.000	3.900	1.000	6.100
Prins Bernhardlaan	1.800	3.200	3.300	400
Thamerlaan	1.900	200	3.300	100
totaal	4.700	7.300	7.600	6.600

Tabel 3.6: Intensiteiten per variant (motorvoertuigen per etmaal), 2015

Uit tabel 3.6 is op te maken dat de intensiteiten in 2015, logischerwijs, lager liggen dan in 2030. De verschillen met 2030 zijn echter relatief beperkt (tussen de 4% en 8%). Dergelijke percentages komen overeen met een autonome groei van de automobiliteit. Tussen de varianten blijven de verhoudingen echter gelijk.

3.3 Verkeersveiligheid

Een indicatie van de verkeersveiligheid voor de verschillende varianten is berekend met behulp van de richtlijnen van het CROW. Deze richtlijnen geven per type weg een maximaal aantal motorvoertuigen per etmaal aan die nog verkeersveilig zijn af te wikkelen. De richtlijnen zijn weergegeven in tabel 3.7. Daarbij vallen de drie laatste categorieën allemaal onder de hoofdcategorie gebiedsontsluitingsweg.

type	stedelijk
erftoegangsweg	< 4.000
wijkontsluiting met fietsstrook	5.000-10.000
wijkontsluiting met fietspad	5.000-15.000
stadsontsluitingsweg	> 8.000

Tabel 3.7: CROW richtlijnen verkeersveiligheid

Bij de berekeningen is telkens het maximum gebruikt uit tabel 3.7. In dit geval gaat het met name om het vergelijken van de varianten onderling en niet zo zeer om de resultaten per variant 'an sich'.

In tabel 3.8 is voor de verschillende varianten per locatie de verkeersveiligheidsindicator weergegeven. Het getal is tot stand gekomen door de etmaalintensiteit van het jaar 2030 te delen op de getallen uit tabel 3.7. Hoe lager het getal, hoe verkeersveiliger het is. Als de waarde 1 is of deze dicht nadert, dan is dat een indicatie van het feit dat er mogelijk een verkeersveiligheidsprobleem is. Het is een indicatie, omdat het van meerdere factoren afhankelijk is dan alleen de etmaalintensiteit.

Uit de tabel is op te maken dat er tussen de varianten relatief kleine verschillen waar te nemen zijn. De grootste verschillen tussen de varianten zijn waar te nemen in het studiegebied zelf en op de Amsterdamseweg en de Zijdelweg. De verklaringen hiervoor zijn hetzelfde als de verklaringen voor de verschillen op deze wegen beschreven in paragraaf 3.2. Verder blijkt uit de tabel dat er in geen van de varianten sprake is van wegvakken met grote problemen voor verkeersveiligheid.

	wegvak	wegtype	var. 0: Stations-straat	var. 1: Gespreide variant	var. 2: Rechte variant	var. 3: Tromplaan
1	Amsterdamseweg ten noorden van Wiegerbruinlaan	wijkontsluiting met fietspad	0,51	0,59	0,59	0,56
2	Amsterdamseweg ten zuiden van Wiegerbruinlaan	wijkontsluiting met fietspad	0,53	0,63	0,66	0,59
3a	Thamerlaan	afhankelijk van de variant	0,50	0,05	0,36	0,05
3b	Prins Bernhardlaan	afhankelijk van de variant	0,50	0,34	0,35	0,13
4	Admiraal Tromplaan	afhankelijk van de variant	0,25	0,41	0,28	0,63
5	Laan van Meerwijk (nabij N201)	wijkontsluiting met fietspad	0,49	0,51	0,52	0,51
6	Amsteldijk Zuid (nabij Schans)	wijkontsluiting met fiets-strook	0,44	0,46	0,46	0,45
7	Huidige N201 ter hoogte van centrum	wijkontsluiting met fietspad	0,00	0,00	0,00	0,00
8	Huidige N201 ten westen van centrum	wijkontsluiting met fietspad	0,34	0,31	0,32	0,33
9	Huidige N201 ten westen van Zijdelweg	wijkontsluiting met fietspad	0,29	0,28	0,29	0,29
10	Wiegerbruinlaan (nabij park)	wijkontsluiting met fietspad	0,52	0,53	0,51	0,53
11	A. van Schendellaan (bij Zijdelweg)	wijkontsluiting met fietspad	0,76	0,76	0,75	0,75
12	In het Rond (nabij Zijdelweg)	wijkontsluiting met fietspad	0,71	0,70	0,71	0,71
13	Zijdelweg ten zuiden van Randweg	stadsontsluitingsweg	0,98	0,96	0,95	0,97
14	Zijdelweg ten noorden van Wiegerbruinlaan	wijkontsluiting met fietspad	0,89	0,86	0,84	0,87
15	Zijdelweg ten zuiden van Wiegerbruinlaan	wijkontsluiting met fietspad	0,84	0,79	0,78	0,81
16	Watsonweg (nabij N201)	wijkontsluiting met fietspad	0,67	0,67	0,67	0,67

Tabel 3.8: Verkeersveiligheid per variant per locatie, 2030

3.4 Intensiteit en capaciteit

De verhouding tussen de capaciteit en de intensiteit op een weg zegt iets over de doorstroming op die betreffende weg. Wanneer de intensiteit de capaciteit nadert dan zal er sprake zijn van een slechte doorstroming op die betreffende weg. Dit wordt uitgebruikt door de intensiteit door de capaciteit te delen voor het drukste spitsuur (I/C-verhouding), zoals weergegeven in tabel 3.9. Hierbij is in dit geval gekeken naar de avondspits.

De grootste verschillen tussen de varianten liggen wederom in het studiegebied zelf. Daarbuiten zijn de verschillen klein of nihil.

Voor I/C-verhoudingen geldt verder dat er van 0,70 tot 0,85 kans is op oponthoud en vertraging. Van 0,85 tot 1,00 is er sprake van stagnatie en vanaf 1,00 is er overbelasting. Uit de tabel blijkt dat er voor een tweetal wegvakken sprake is van mogelijke stagnatie en voor een tweetal wegvakken sprake is van oponthoud en vertraging. Dit geldt voor alle varianten en dit heeft derhalve geen relatie met de varianten. Het gaat hierbij om de volgende wegvakken:

- A. van Schendellaan (stagnatie);
- In het Rond (stagnatie);
- Zijdelweg ten zuiden van de Randweg Oost (oponthoud en vertraging);
- Watsonweg (oponthoud en vertraging).

	wegvak	var. 0: Stationsstraat	var. 1: Gespreide variant	var. 2: Rechte variant	var. 3: Tromplaan
1	Amsterdamseweg ten noorden van Wiegerbruinlaan	0,50	0,60	0,60	0,60
2	Amsterdamseweg ten zuiden van Wiegerbruinlaan	0,45	0,60	0,60	0,60
3a	Thamerlaan	0,38	0,13	0,63	0,13
3b	Prins Bernhardlaan	0,31	0,44	0,44	0,13
4	Admiraal Tromplaan	0,00	0,50	0,00	0,75
5	Laan van Meerwijk (nabij N201)	0,60	0,65	0,65	0,65
6	Amsteldijk Zuid (nabij Schans)	0,40	0,40	0,40	0,40
7	Huidige N201 ter hoogte van centrum	0,00	0,00	0,00	0,00
8	Huidige N201 ten westen van centrum	0,30	0,27	0,27	0,27
9	Huidige N201 ten westen van Zijdelweg	0,33	0,29	0,33	0,29
10	Wiegerbruinlaan (nabij park)	0,60	0,65	0,60	0,60
11	A. van Schendellaan (bij Zijdelweg)	0,85	0,85	0,80	0,80
12	In het Rond (nabij Zijdelweg)	0,85	0,85	0,85	0,85
13	Zijdelweg ten zuiden van Randweg Oost	0,77	0,75	0,75	0,75
14	Zijdelweg ten noorden van Wiegerbruinlaan	0,33	0,33	0,33	0,33
15	Zijdelweg ten zuiden van Wiegerbruinlaan	0,50	0,50	0,46	0,50
16	Watsonweg (nabij N201)	0,75	0,75	0,75	0,75

Tabel 3.9: I/C-verhoudingen per variant per wegvak (avondspits), 2030

3.5 Oversteekbaarheid

Een laatste verkeerskundige indicator die is berekend voor het vergelijken van de varianten is de oversteekbaarheid. De oversteekbaarheid wordt berekend met behulp van het programma Capacito. Bij het berekenen van de oversteekbaarheid gaat het om wachttijd. De wachttijd die wordt berekend, is weergegeven in aantal seconden. Voor het bepalen van de wachttijd wordt gekeken naar de gemiddelde breedte van de rijbaan, de gemiddelde snelheid van een voetganger en de intensiteit op de weg. De oversteekbaarheid is berekend voor de maatgevende (de drukste) situatie, namelijk de avondspits. De wachttijd is een indicator van de verkeersveiligheid. Hoe langer de wachttijd, hoe groter de kans dat men risico's neemt.

Voor het bepalen van de breedte van de rijbaan is uitgegaan van 3,5 meter per rijbaan. De gemiddelde snelheid van een voetganger is 1,0 m/s. De resultaten zijn weergegeven in tabel 3.10. De oversteekbaarheid wordt daarbij uitgedrukt in seconden wachttijd.

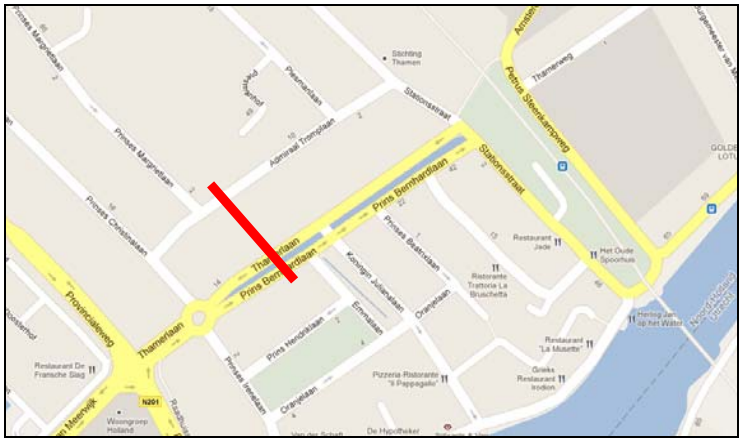
Uit de resultaten blijkt dat er voor een aantal wegvakken buiten het studiegebied sprake is van een slechte oversteekbaarheid. Voor een situatie zonder verkeerslichten is hiervan sprake bij een wachttijd van 15 seconden en langer. Voor de Admiraal Tromplaan geldt dit alleen in variant 3. Hier is sprake van een duidelijk slechtere oversteekbaarheid als gevolg van het feit dat de Tromplaan in deze variant wordt ingezet voor het doorgaande verkeer. De andere wegvakken die een langere wachttijd hebben dan 15 seconde, hebben in de buurt van de locatie verkeersregelinstallaties (VRI`s) voor voetgangers, zodat deze veilig over kunnen steken.

	wegvak	var. 0: Stationsstraat	var. 1: Gespreide variant	var. 2: Rechte variant	var. 3: Tromplaan
1	Amsterdamseweg ten noorden van Wiegerbruinlaan	18	23	23	23
2	Amsterdamseweg ten zuiden van Wiegerbruinlaan	13	23	23	23
3a	Thamerlaan	3	3	13	3
3b	Prins Bernhardlaan	3	8	8	3
4	Tromplaan	0	8	0	23
5	Laan van Meerwijk (nabij N201)	23	28	28	28
6	Amsteldijk Zuid (nabij Schans)	3	3	3	3
7	Huidige N201 ter hoogte van centrum	0	0	0	0
8	Huidige N201 ten westen van centrum	13	13	13	13
9	Huidige N201 ten westen van Zijdelweg	13	8	13	8
10	Wiegerbruinlaan (nabij park)	23	28	23	23
11	A. van Schendellaan (bij Zijdelweg)	>30	>30	>30	>30
12	In het Rond (nabij Zijdelweg)	>30	>30	>30	>30
13	Zijdelweg ten zuiden van | Randweg	>30	>30	>30	>30
14	Zijdelweg ten noorden van Wiegerbruinlaan	13	13	13	13
15	Zijdelweg ten zuiden van Wiegerbruinlaan	23	23	18	23
16	Watsonweg (nabij N201)	>30	>30	>30	>30

Tabel 3.10: Oversteekbaarheid per variant per wegvak (avondspits), 2030

3.6 Profielen

De varianten maken gebruik van bestaande wegen. Daarmee zullen de varianten ook een effect hebben op het profiel van de bestaande wegen in het plangebied. Om een eerste beeld te krijgen van deze effecten zijn profielen geschetst van de drie wegen in het studiegebied. Deze profielen zijn gemaakt op de doorsnede die is weergegeven in figuur 3.3.



Figuur 3.3: Doorsnede profielen

Behalve naar de varianten is ook gekeken naar de huidige situatie. Daarmee worden de veranderingen ten opzichte van de huidige situatie inzichtelijk gemaakt.

Uitgangspunten ontwerp
In de dwarsprofielen is uitgegaan van de landelijk geldende ontwerprichtlijnen van het CROW, zoals de gewenste breedte van de weg, van het voetpad, afmetingen van parkeervakken, etc. Daarnaast is ervan uitgegaan dat het parkeren op de Prins Bernhardlaan en de Thamerlaan gehandhaafd blijft. Dit uitgangspunt is in principe een afwijking van de landelijk geldende richtlijnen van het CROW voor gebiedsontsluitingswegen. Echter zijn langs gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom regelmatig parkeerplaatsen aanwezig.

In de dwarsprofielen is daarmee verkeerskundig het meest optimale alternatief uitgewerkt. Deze voorkeursprofielen voldoen aan de uitgangspunten van de gemeente en de landelijk geldende richtlijnen van het CROW. De dwarsprofielen zijn weergegeven in bijlage 1. Daarbij is voor variant 0 geen profiel uitgewerkt, het gaat immers om de huidige situatie.

Variant 1: Gespreide variant
In deze variant wordt de Thamerlaan niet meer ingezet als gebiedsontsluitingsweg en kan de huidige inrichting wijzigen. Omdat deze route onderdeel is van het fietsnetwerk zoals omgeschreven in het Uithoorns Verkeer- en Vervoerplan (UVVP) is gekozen voor een uitvoering als fietsstraat. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij de kenmerken waaraan het fietsnetwerk volgens het UVVP aan moet voldoen:

- aantrekkelijkheid;
- veiligheid;
- comfort.

Ook op de Prins Bernhardlaan en de Admiraal Tromplaan zijn voorzieningen voor de fietser getroffen in het profiel. Vanuit de richtlijnen

Duurzaam Veilig is het wenselijk om bij snelheden van 50 km/h de fiets een eigen voorziening (zoals een fietsstrook of een fietspad) te geven. Het haaks parkeren op de Admiraal Tromplaan is vervangen door langsparkeren. Haaks parkeren langs een gebiedsontsluitingsweg is niet wenselijk vanuit verkeersveiligheid.

Variant 2: Rechte variant
De Admiraal Tromplaan wordt in deze variant afgewaardeerd tot een erftoegangsweg. In het profiel is daarom als enige de verharding gewijzigd ten opzichte van de huidige situatie om aan te sluiten bij de functie van de weg. Voor de Prins Bernhardlaan gelden dezelfde wijzigingen (toevoegen van een fietsvoorziening en maken van parkeervakken) als in variant 1. Op de Thamerlaan vinden de meest ingrijpende veranderingen plaats. De fiets moet, conform het eerder genoemde, hier een eigen plek krijgen in het profiel. Daarvoor zijn drie opties:

- solitair fietspad;
- verhoogd fietspad;
- fietsstrook.

Het gevolg van een solitaire voorziening voor de fiets is dat er ook op de Thamerlaan een deel van de bestaande berm moet worden gebruikt.

Alternatieven zijn een verhoogd fietspad of een fietsstrook. Het voordeel hiervan is dat er minder ruimte gebruikt hoeft te worden. De winst in ruimte van deze varianten is echter beperkt.

Variant 3: Tromplaan
De wijzigingen in deze variant komen voor een groot deel overeen met de wijzigingen in variant 1. Het gaat hierbij om de wijzigingen op de Admiraal Tromplaan en de Thamerlaan (achtereenvolgens fietsvoorzieningen en fietsstraat). Daarvoor gelden ook dezelfde overwegingen als in variant 1.

De Prins Bernhardlaan krijgt in deze variant een andere functie, het wordt een erftoegangsweg. Dat biedt de mogelijkheid om deze ook als zodanig in te richten. In het profiel is dat terug te vinden in de verharding, de breedte van de rijbaan en de parkeerstrook.

Alternatieven Prins Bernhardlaan en Thamerlaan
Voor de voorkeursprofielen voor de Prins Bernhardlaan en Thamerlaan is meer ruimte nodig dan er op dit moment aanwezig is. Daarom zijn een aantal alternatieven geschetst op de profielen van de Prins Bernhardlaan en de Thamerlaan welke zijn weergegeven in bijlage 2. Hierbij worden er concessies gedaan aan de uitgangspunten genoemd in paragraaf 3.1.

3.7 Structuur

Met het doortrekken van de Amsterdamseweg wordt een nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd. Het kenmerk van ontsluitingswegen is dat ze bedoeld zijn om verkeer vlot en direct van A naar B te krijgen. Daarnaast worden dergelijke wegen ook vaker gebruikt door mensen die niet bekend zijn in het gebied. Leesbaarheid van de structuur is daarom een belangrijk element om bijvoorbeeld te voorkomen dat er zoekverkeer en oneigenlijk gebruik ontstaat. Deze aspecten zijn ook bekeken voor de varianten.

Daaruit blijkt dat de varianten 0 en 3 voor dit criterium het minste scoren. Beide varianten kennen een route die niet direct is. In variant 0 is

dat een route via de Stationsstraat en in variant 3 is dat een route via de Admiraal Tromplaan. Dat leidt voor variant 3 ook tot minder (zij het beperkt) verkeer op deze route, men rijdt immers om. Hetzelfde geldt voor variant 0.

Voor variant 1 geldt in principe hetzelfde als voor de varianten 0 en 3, met als verschil dat dit maar voor één richting geldt. De directheid is daarmee in één richting goed te noemen. Daarnaast zijn mensen over het algemeen gewend om op de terugweg dezelfde route te rijden als de heenweg. Dat is in variant 1 niet mogelijk. Verder zal men in deze variant bij het uitkomen van de Prinses Margrietlaan als men naar Plesmanlaan wil moeten omrijden via de Prins Bernhardlaan. Variant 2 kent de meest directe en leesbare route richting het centrum en vice versa.

3.8 Resumé

De resultaten zoals in de voorgaande paragrafen zijn samen te vatten door de varianten per criterium te scoren. De getallen zijn omgezet naar plussen en minnen om op die manier inzichtelijk te maken wat die getallen nu daadwerkelijk betekenen. Daarbij is de volgende schaal gehanteerd: ++ naar --. In tabel 3.10 is dit gedaan. De varianten zijn vergeleken met de referentiesituatie, namelijk variant 0.

	var. 1: Gespreide variant	var. 2: Rechte variant	var. 3: Tromplaan
gebruik 2030	-	-	-
gebruik 2015	-	-	-
verkeersveiligheid	0	0	0
I/C-verhoudingen	0	0	0
oversteekbaarheid	0	0	--
profielen (fiets)	+	+	+
structuur	+	++	0

Tabel 3.10: Scoringstabel varianten (t.o.v. variant 0)

Uit de tabel valt op dat de verschillen tussen de varianten voor een groot aantal criteria minimaal zijn. De negatieve score voor het gebruik, dus meer verkeer over de route, wordt veroorzaakt doordat in de 0-variant door realisering van de N201 de hoeveelheid verkeer enigszins zou afnemen ten opzichte van de toekomstige situatie. Ten opzichte van de huidige situatie nemen de intensiteiten op de route niet toe, maar blijven gelijk of nemen zelfs af.

De barrièrewerking van de weg, (die is af te leiden uit de oversteek-baarheid) is voor variant 3 slecht. Daarnaast is de helderheid van de structuur een belangrijke overweging. Daaruit valt af te leiden dat variant 2 per saldo het beste resultaat geeft. Daarbij is de overweging in hoeverre directheid en leesbaarheid belangrijk wordt geacht.

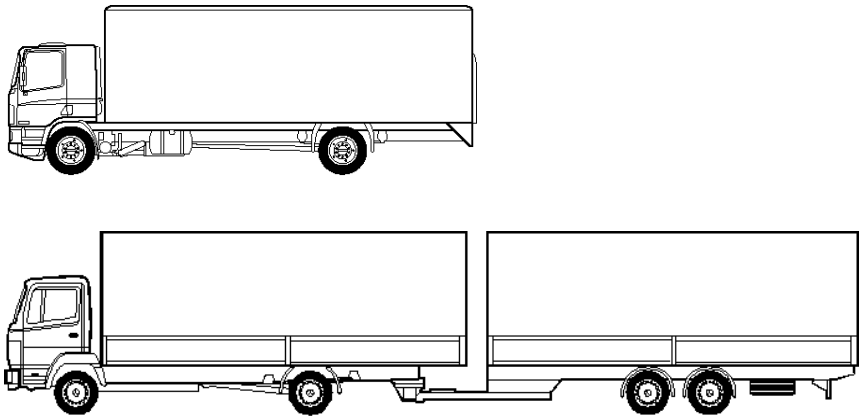
4

Vrachtverkeer

4.1 Inleiding

In de huidige situatie is op de Prins Bernhardlaan en de Thamerlaan sprake van een vrachtverbod tussen de Stationsstraat en de Prinses Irenelaan. De varianten die in hoofdstuk 3 zijn beschreven kennen echter geen vrachtverbod. Daarom zijn de varianten 1 tot en met 3 ook doorgerekend met een vrachtverbod voor het toekomstjaar 2030. Daarnaast is voor variant 2 gekeken naar de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer. Hiermee wordt duidelijk in hoeverre sprake is van doorgaand vrachtverkeer of vrachtverkeer dat in het centrum moet zijn.

Onder vrachtverkeer wordt alles verstaan tussen een solo vrachtwagen en langere en zwaardere vrachtautocombinaties (LZV's). Daarbij heeft een solo vrachtwagen wettelijk een maximale lengte van 12.00 meter, maar kan deze ook minder zijn (zie figuur 4.1). Een LZV heeft een wettelijk maximale lengte van 25.25 meter.



Figuur 4.1: Solo vrachtwagen (boven) en LZV (onder)

In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de effecten van een vrachtverbod. Vervolgens lichten we in paragraaf 4.3 toe in hoeverre sprake is van doorgaand of bestemmingsverkeer.

4.2 Verkeersffecten van het vrachtverbod

De verkeerseffecten van een vrachtverbod zijn voor het studiegebied inzichtelijk gemaakt in tabel 4.1. Per variant is de situatie zonder vrachtverbod en met vrachtverbod (de a-versie) weergegeven. Het gaat hierbij om:

- variant 1: Gespreide variant;
- variant 2: Rechte variant;
- variant 3: Admiraal Tromplaan.

	var. 1	var. 1a	var. 2	var. 2a	var. 3	var. 3a
Admiraal Tromplaan	4.100	3.900	1.100	1.000	6.300	5.900
Prins Bernhardlaan	3.400	3.200	3.500	3.300	500	500
Thamerlaan	200	200	3.500	3.300	200	200
totaal	7.700	7.300	8.100	7.600	7.000	6.600

Tabel 4.1: Effecten van een vrachtverbod (motorvoertuigen per etmaal), 2030

Daarbij valt op dat de effecten het grootst zijn in variant 2, de reductie is daar 500 motorvoertuigen (in dit geval dus allemaal vrachtverkeer) ten opzichte van 400 motorvoertuigen in de andere varianten. Ter vergelijking: in de huidige situatie is er met vrachtverbod sprake van ca. 200 vrachtwagens per etmaal op de totale doorsnede (zie tabel 4.2).

	huidige situatie	var. 1 (2030)	var. 2 (2030)	var. 3 (2030)
Admiraal Tromplaan	50	200	100	400
Prins Bernhardlaan	80	200	200	0
Thamerlaan	70	0	200	0
totaal	200	400	500	400

Tabel 4.2: Aandeel vrachtverkeer (motorvoertuigen per etmaal)

De verklaring voor het verschillen tussen de varianten ligt in de directheid van de route in variant 2.

De effecten van het vrachtverbod zijn het gevolg van het kiezen van alternatieve routes. Met name de route via de Wiegerbruinlaan en de Boerlagelaan wordt drukker. Daarnaast wordt ook de route over de bestaande N201 drukker. De eerste is het gevolg van doorgaand vrachtverkeer en de tweede is het gevolg van verkeer met als bestemming het centrum van Uithoorn. Onder doorgaand verkeer wordt in dit geval ook verkeer verstaan met bijvoorbeeld een herkomst in Vrouwenakker en verder en een bestemming op het bedrijventerrein rond de Amsterdamseweg.

4.3 Doorgaand of bestemmingsverkeer

Om inzicht te verkrijgen in het gebruik van de Amsterdamseweg is een selected link doorgerekend. Hierbij is alleen gekeken naar vrachtverkeer. Een selected link houdt in dat gekeken wordt naar het verkeer op

één wegvak. Van dat verkeer wordt de herkomst en bestemming inzichtelijk gemaakt. Deze berekening is gemaakt voor variant 2, zonder het vrachtverbod.

Uit de berekeningen blijkt dat er circa 500 vrachtwagens op de doorgetrokken Amsterdamseweg rijden in 2030. Daarvan hebben circa 300 vrachtwagens een bestemming in het centrum van Uithoorn. Hieruit blijkt dus dat de route over de Amsterdamseweg voor de helft gebruikt gaat worden door vrachtverkeer met een bestemming buiten het centrum van Uithoorn.

Verkeer met een bestemming buiten het centrum van Uithoorn zal bij een vrachtverbod een andere route kiezen. Het eerder genoemde verkeer vanuit Vrouwenakker richting het bedrijventerrein rond de Amsterdamseweg kan bijvoorbeeld een route kiezen via de Zijdelweg en de Wiegerbruinlaan.

Het betekent echter ook dat het bestemmingsverkeer een andere route moet kiezen. Met name de bestaande N201 zal als alternatief gaan dienen voor het bevoorradingsverkeer van het centrum van Uithoorn.

4.4 Resumé

De profielen voor de Thamerlaan, de Prins Bernhardlaan en de Admiraal Tromplaan zoals weergegeven in bijlage 2 zijn in de nieuwe situatie geschikt voor het toestaan van vrachtverkeer. Qua profiel is er sprake van een verkeersveilige situatie. In de huidige situatie (met vrachtverbod) met een krapper profiel is er overigens al sprake van vrachtverkeer.

Kanttekening bij het toestaan van vrachtverkeer is dat er naast het bestemmingsverkeer ook doorgaand vrachtverkeer op de route wordt geïntroduceerd.

5

Conclusie

5.1 Voorkeursvariant

Op basis van hoofdstukken 3 en 4 is vast te stellen dat de voorkeursvariant afhankelijk is van een aantal overwegingen. De eerste overweging waarin een keuze gemaakt dient te worden is de structuur: is directheid en leesbaarheid van belang? Vervolgens moet een keuze gemaakt worden tussen het wel en niet toestaan van vrachtverkeer in het studiegebied.

Verkeerskundig wordt aanbevolen om een zo leesbaar mogelijke structuur, met het waarborgen van de verkeersveiligheid. Een van de redenen om de Amsterdamseweg door te trekken ligt immers ook in het verduidelijken van de structuur en het voorkomen van oneigenlijk gebruik van wegen. Daarmee heeft variant 2, de rechte variant dus de voorkeur.

5.2 Keuzes voorkeursvariant

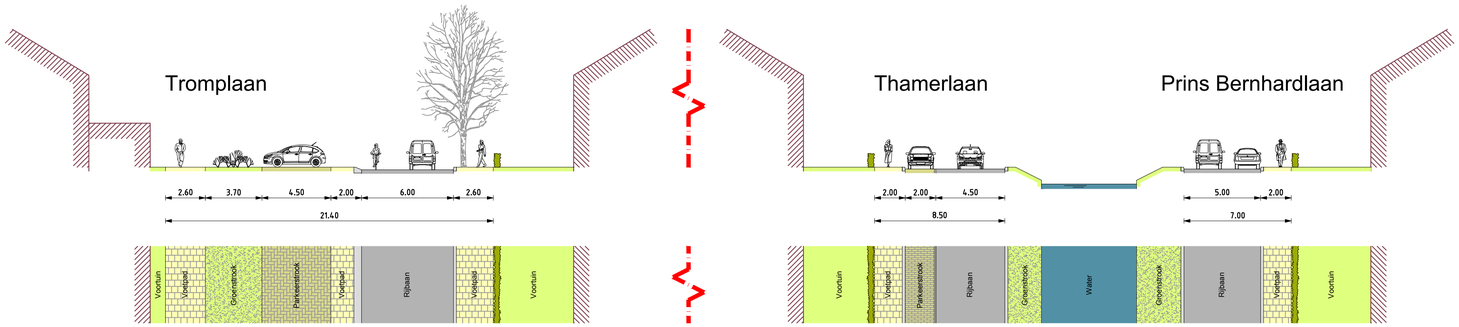
Er is nog een keuze te maken voor de profielen van de wegen in het studiegebied. In bijlage 2 is aangegeven welke profielen in aanmerking komen. De profielen zijn allen verkeerskundig veilig te noemen, maar verschillen in breedte. Het verschil in breedte zorgt voor verschillende gebruik van de groenstrook langs het water. Het in paragraaf 3.6 geschetste profiel voor de Thamerlaan en de Prins Bernhardlaan is verkeerskundig gezien het optimum.

Als tweede moet een keuze gemaakt worden in het al dan niet instellen van een vrachtverbod. Verkeerskundig zijn er met de profielen zoals in bijlage 2 weergegeven geen bezwaren tegen het opheffen van het

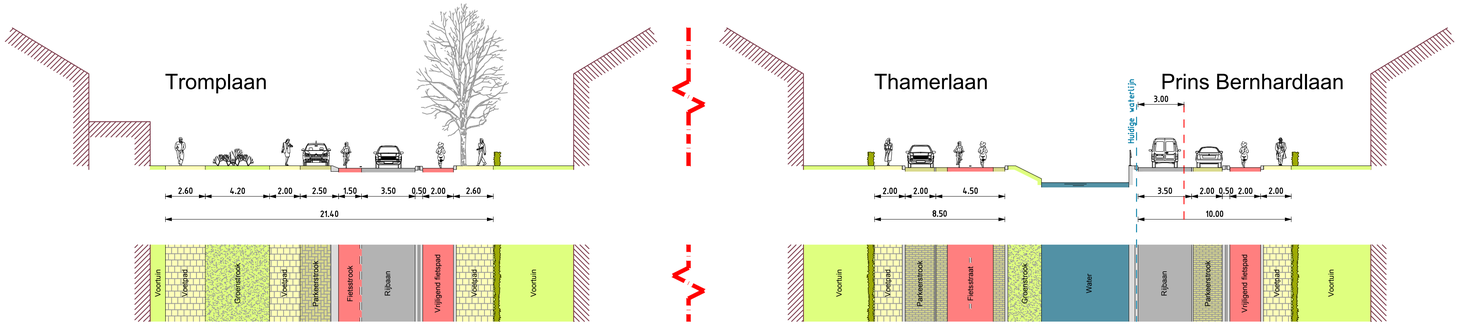
bestaande vrachtverbod. Er wordt met het opheffen van het vrachtverbod naast het bestaande bestemmingsverkeer ook doorgaand vrachtverkeer geïntroduceerd, zo is gebleken uit de berekeningen met het verkeersmodel. Er zijn mogelijkheden om het doorgaand vrachtverkeer te beperken.

Bijlage 1

Variant 0: Stationsstraat



Variant 1: Gespreide variant



Gemeente Uithoorn

Effectbepaling hoofdontsluitingsroute Oude Dorp

Uitwerking dwarsdoorsnedes (variant 2: rechte variant) 1/2

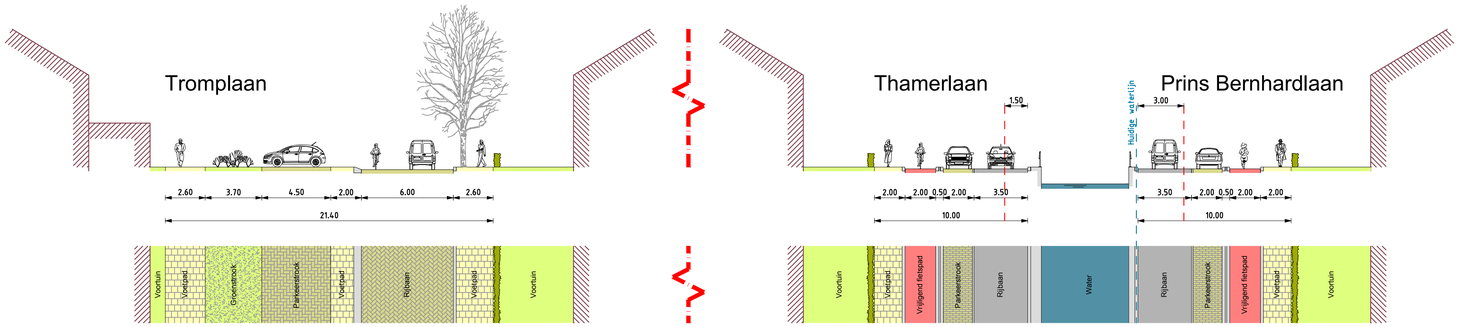
Datum	13-12-2011
Versie	1
Kenmerk	UHN025 / Kpj /06-01
Bestand	UHN025-06
Schaal	1:200
Formaat	A1

Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
www.goudappel.nl

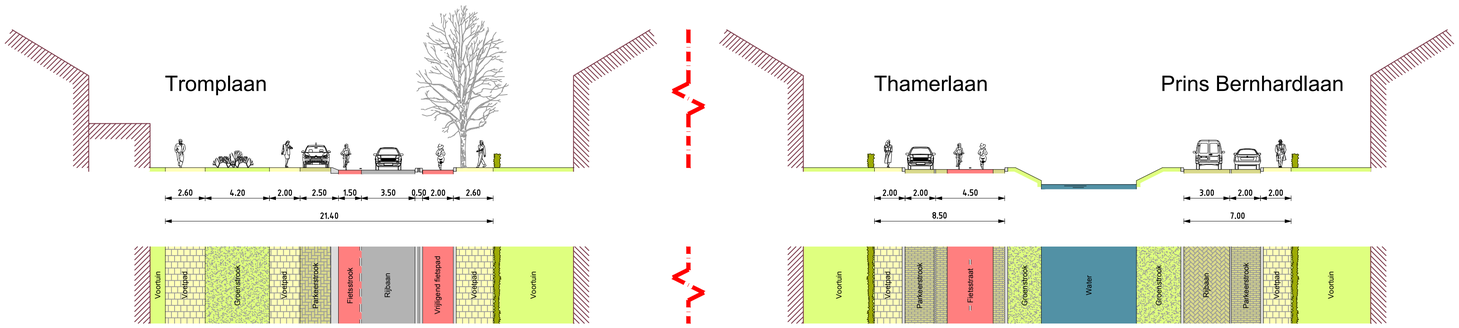
Den Haag - Eindhoven - Leeuwarden - Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Variant 2: Rechte variant



Variant 3: Tromplaan



Gemeente Uithoorn

Effectbepaling hoofdontsluitingsroute Oude Dorp

Uitwerking dwarsdoorsnedes (variant 2: rechte variant) 2/2

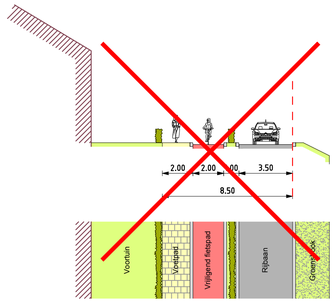
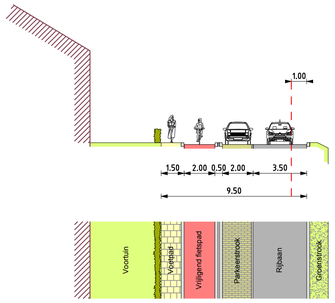
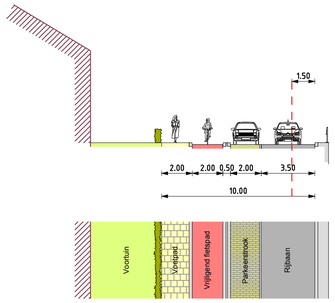
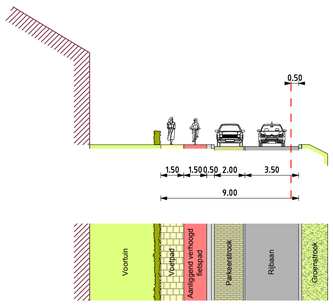
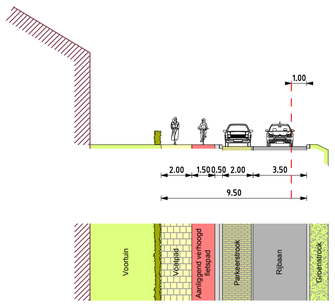
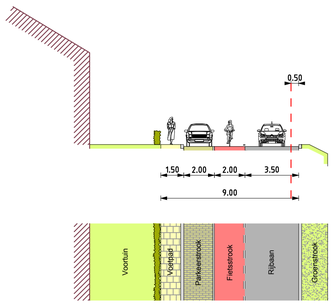
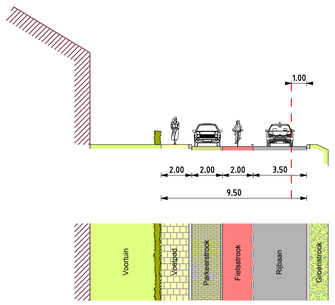
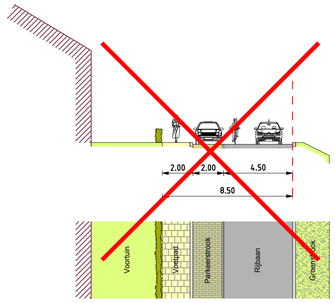
Datum	13-12-2011
Versie	1
Kenmerk	UHN025 / Kpj /06-02
Bestand	UHN025-06
Schaal	1:200
Formaat	A1

Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
www.goudappel.nl

Den Haag - Eindhoven - Leeuwarden - Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Bijlage 2

	Binnen bestaand profiel	Verbreding 0.50 meter	Verbreding 1.00 meter	Verbreding 1.50 meter
Fietsers op vrijliggend fietspad				
Fietsers op aanliggend verhoogd fietspad				
Fietsers op fietsstrook				
Fietsers mengen				

Thamerlaan

Gemeente Uithoorn

Effectbepaling hoofdontsluitingsroute Oude Dorp

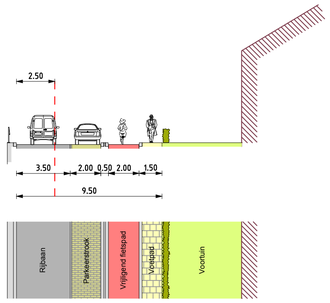
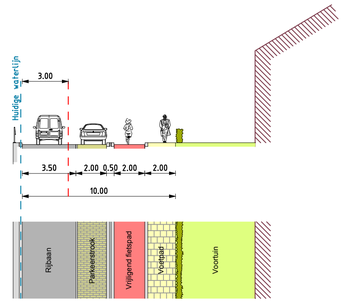
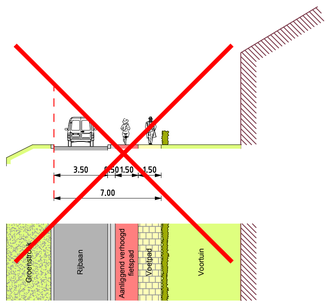
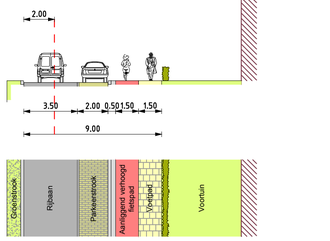
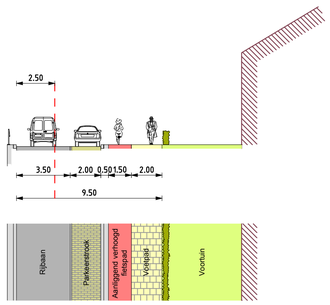
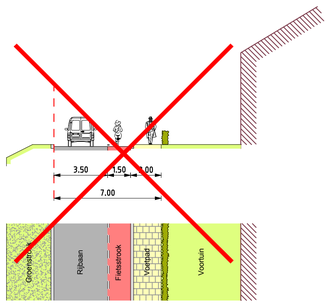
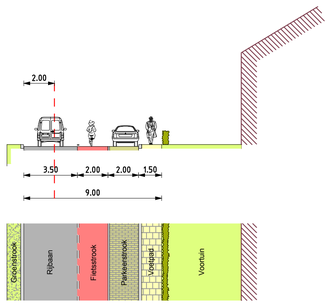
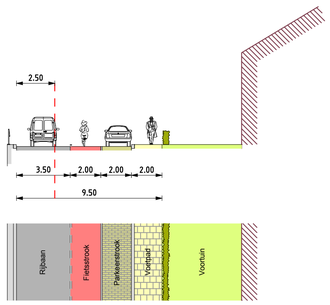
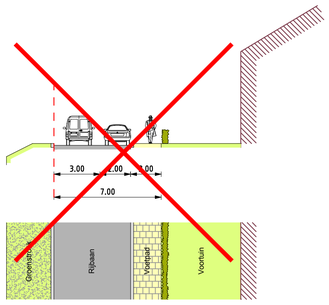
Dwarsdoorsnede analyse Thamerlaan (variant 2: rechte variant)

Datum	16-11-2011
Versie	1
Kenmerk	UHN025 / Kpj /05-03
Bestand	UHN025-05
Schaal	1:200
Formaat	A1

Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
www.goudappel.nl

Den Haag - Eindhoven - Leeuwarden - Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

	Binnen bestaand profiel	Verbreding 2.00 meter	Verbreding 2.50 meter	Verbreding 3.00 meter
Fietsers op vrijliggend fietspad				
Fietsers op aanliggend verhoogd fietspad				
Fietsers op fietsstrook				
Fietsers mengen				

Prins Bernhardlaan

Gemeente Uithoorn

Effectbepaling hoofdontsluitingsroute Oude Dorp

Dwarsdoorsnede analyse Prins Bernhardlaan
(variant 2: rechte variant)

Datum	16-11-2011
Versie	1
Kenmerk	UHN025 / Kpj /05-04
Bestand	UHN025-05
Schaal	1:200
Formaat	A1

Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
www.goudappel.nl

Den Haag - Eindhoven - Leeuwarden - Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Bijlage 3

	Admiraal Tromplaan	Prins Bernhardlaan	Thamerlaan	totaal
huidige situatie 2011	700	3.800	3.400	7.900
variant 0: Stationsstraat	1.000	1.800	1.900	4.700
variant 1: Gespreide variant	3.900	3.200	200	7.300
variant 2: Rechte variant	1.000	3.300	3.300	7.600
variant 3: Tromplaan	6.100	400	100	6.600

Tabel B3.1: Verkeersintensiteiten per variant, 2015

	Admiraal Tromplaan	Prins Bernhardlaan	Thamerlaan	totaal
huidige situatie 2011	700	3.800	3.400	7.900
variant 0: Stationsstraat	1.000	2.000	2.000	5.000
variant 1: Gespreide variant	4.100	3.400	200	7.700
variant 1: Gespreide variant met vrachtverbod	3.900	3.200	200	7.300
variant 2: Rechte variant	1.100	3.500	3.500	8.100
variant 2: Rechte variant met vrachtverbod	1.000	3.300	3.300	7.600
variant 3: Tromplaan	6.300	500	200	7.000
variant 3: Tromplaan met vrachtverbod	5.900	500	200	6.600

Tabel B3.2: Verkeersintensiteiten per variant, 2030

Vestiging Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T (020) 420 92 17
F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng