



## UITVOERINGSPLAN VERKEER AMSTELHOEK

15 januari 2025



Gemeente  
De Ronde Venen

# Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	3
1.1 Introductie.....	3
1.2 Amstelhoek.....	3
1.3 Wat staat er in Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030? .....	3
1.4 Wat is een uitvoeringsplan?.....	4
1.5 Hoe is het plan tot stand gekomen?.....	5
2 Analyse .....	7
2.1 Data-analyse.....	7
2.2 Beleidsanalyse, planning onderhoud beheerplan wegen en projecten .....	9
2.3 Welke onderwerpen zijn benoemd in de zienswijzen? .....	9
2.4 Wat hebben de bewoners gezegd?.....	10
2.5 Conclusie uit analyse.....	11
3 Aandachtspunten en maatregelen .....	12
3.1 Wegcategorisering .....	12
3.2 Maatregelen op korte termijn .....	12
3.3 Mijdrechtse Zuwe.....	13
3.4 Route langs de Kromme Mijdrecht-Mijdrechtse Zuwe .....	14
3.5 Fietsoversteek rotonde Ringdijk Tweede Bedijking/ Mijdrechtse Zuwe.....	15
3.6 Piet Heinlaan .....	15
3.7 Prinses Irenebrug.....	16
3.8 Totaaloverzicht maatregelen korte termijn.....	17
4 Maatregelen op langere termijn .....	19
4.1 Kruispunten Mijdrechtse Zuwe.....	19
4.2 Wegvak van Mijdrechtse Zuwe tussen rotonde Ringdijk Tweede Bedijking en N201.....	19

# 1 Inleiding

## 1.1 Introductie

Voor u ligt het Uitvoeringsplan verkeer Amstelhoek. Het opstellen van dit plan komt voort uit het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030. Het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan bevat de beleidsuitgangspunten op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid. Met het uitvoeringsplan per dorp zorgen we voor een vertaling van deze uitgangspunten naar concrete verkeerskundige maatregelen.

## 1.2 Amstelhoek

Amstelhoek is één van de kleine dorpen van de gemeente De Ronde Venen. Het ligt aan de grens met de provincie Noord-Holland en op korte afstand van Uithoorn, een plaats met veel voorzieningen zoals scholen en winkels. Het dorp is goed bereikbaar via de provinciale weg N201 en vanaf zomer 2024 ook met de Amsteltram. De Amsteltram biedt een hoogwaardige OV-verbinding met Amstelveen en Amsterdam.

Amstelhoek ontstond in de 19e eeuw, toen het een agrarische gemeenschap werd, voornamelijk gericht op veeteelt en landbouw. Het dorp werd gebouwd als een woongebied voor mensen die in de omgeving werkten, maar ook als een plek voor stadsbewoners die op zoek waren naar meer ruimte en natuur. De combinatie van een rustige, groene omgeving en de nabijheid van stedelijke voorzieningen heeft bijgedragen aan de groei van het dorp.

Ondanks de ontwikkeling heeft Amstelhoek zijn landelijke charme behouden, met de ligging aan de Amstel, veel groen en een gezellige dorpse sfeer. Deze mix van goede bereikbaarheid, openbaar vervoer en een rijke geschiedenis maakt Amstelhoek een bijzondere plek in De Ronde Venen.

## 1.3 Wat staat er in Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030?

De gemeenteraad heeft op 27 november 2023 het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan De Ronde Venen 2023-2030 vastgesteld. Het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030 heeft als uitgangspunt dat de gemeente De Ronde Venen in 2040 een leefbare, vitale en bereikbare gemeente is. Er zijn echter ontwikkelingen die deze ambitie in de weg staan: de behoefte aan mobiliteit neemt toe, mobiliteit moet duurzamer worden, er komen nieuwe vormen van vervoer en de verkeersveiligheid staat onder druk. Uit verschillende studies blijkt dat de groei van mobiliteit in de gemeente voor een groot deel wordt opgevangen door meer autogebruik, als alternatieven voor de auto niet voldoende voorradig, aantrekkelijk of gewenst zijn. Hierdoor neemt de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid verder af, wat de ontwikkeling van woningen en bedrijventerreinen in de weg kan staan. De gemeente heeft verder de opgave om landelijk en regionaal beleid voor duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid te implementeren.

Als we ook in 2040 een bereikbare, leefbare en verkeersveilige gemeente willen zijn, dan moet de zogenoemde mobiliteitstransitie ook in De Ronde Venen vorm krijgen: actieve en duurzame mobiliteit moet een grotere plaats in het mobiliteitssysteem krijgen, naast de automobilititeit. Er zijn dus maatregelen nodig om de noodzakelijke wijzigingen in het mobiliteitsgedrag van de bewoners en bezoekers te bewerkstelligen.

We kiezen daarom voor actief mobiliteitsbeleid dat bijdraagt aan onze ambitie. In dit actieve beleid staat actieve en duurzame mobiliteit (Stappen en Trappen) qua prioriteit voorop, gevolgd door het Openbaar Vervoer en op maat gemaakte mobiliteitsdiensten (MaaS). De privéauto krijgt hierbij de minste prioriteit. Het gaat hierbij niet om het belemmeren van autogebruik, maar om het verbeteren van de voorzieningen en infrastructuur voor alternatieven. Door het toepassen van dit principe, genaamd STOMP, geven we prioriteit aan kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers, zonder de auto(infrastructuur) als oplossing uit te sluiten.

## 1.4 Wat is een uitvoeringsplan?

Het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030 bevat de beleidsuitgangspunten op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid. Vanuit de inwoners, betrokken partijen, bestuur en politiek is er de wens om concrete knelpunten aan te pakken en op te lossen. Ook in het kader van de zienswijzeprocedure zijn concrete aandachtspunten benoemd. Er is in de reactie daarop aangegeven dat deze aandachtspunten worden meegenomen in de uitvoeringsplannen per dorp.

De uitvoeringsplannen per dorp hebben tot doel om concrete maatregelen voor de korte termijn (3 jaar) te geven, waarmee de verkeerssituatie van een dorp wordt verbeterd. Het is onmogelijk om alle aandachtspunten binnen een dorp aan te pakken. Daarvoor ontbreekt het budget en de capaciteit in verhouding tot de veelheid van meldingen. Het is daarom belangrijk om te bepalen welke aandachtspunten in het kader van de uitvoeringsplannen per dorp kunnen worden opgepakt en op welke wijze die selectie wordt gemaakt. Enerzijds moeten de maatregelen passen binnen het beleid vanuit het MVP en anderzijds moeten ze voor de gewenste snelheid meeliften op lopende projecten en/of initiatieven. Ook het beschikbare budget is een factor die bepaalt of een maatregel kan worden genomen.

De uitvoeringsplannen per dorp zijn primair gericht op concrete resultaten in de buitenruimte. Naast deze uitvoeringsplannen zijn er in het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030 diverse beleidsuitgangspunten die de komende jaren worden uitgevoerd en leiden tot nieuw beleid en uitvoering. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het vaststellen van het hoofdfietsnetwerk, de uitvoering van het Strategisch OV-plan en het stimuleren van het elektrisch rijden.

Elk dorp heeft z'n eigen karakteristieken, wat betreft verkeer, maar ook wat betreft vertegenwoordiging van inwoners. De uitvoeringsplannen per dorp moeten geen doel op zich zijn, maar zich voegen naar deze karakteristieken. Er is daarom bij de aanpak gekeken naar lopende trajecten en overlegstructuren.

## 1.5 Hoe is het plan tot stand gekomen?

Het uitvoeringsplan is tot stand gekomen in een aantal stappen:

### Stap 1: Data-analyse

De gemeente beschikt over diverse data die inzicht geven in de verkeersveiligheid en verkeersintensiteiten. De analyse van deze data vormt de basis voor de uitvoeringsplannen:

- Verkeersongevallen (vanuit Viastat): wat zijn concentraties van ongevallen, die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden?
- Verkeersveiligheidsmeter: de provincie Utrecht heeft deze tool ontwikkeld, waarmee een risicogestuurde analyse van de verkeersveiligheid kan worden gemaakt. Wat zijn de meest risicovolle wegen/straten op basis van veiligheidsrisico's?
- Meldingen: welke meldingen hebben bewoners in de periode vanaf 2021 gedaan? En is daarin een patroon te ontdekken?
- Verkeersintensiteiten: wat zijn relatief drukke wegen en zijn er knelpunten in de verhouding van de intensiteit tot de capaciteit van de weg of de kruising?
- Fietsintensiteiten: wat zijn vanuit het (fiets)verkeersmodel drukke routes? En hoe verhoudt dit zich tot de fietsvoorziening?

### Stap 2: Beleidsanalyse, planning onderhoud beheerplan wegen en projecten

Het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030 bevat diverse beleidsuitgangspunten die van invloed zijn op de toekomstige verkeerssituatie per dorp. Onderdeel van het opstellen van de uitvoeringsplannen is om deze uitgangspunten per dorp na te lopen. Verder is het belangrijk om na te gaan welke wegen/straten de komende jaren op de planning voor onderhoud staan om daarop aan te kunnen sluiten voor verkeerskundige aanpassingen. Tenslotte is het belangrijk om na te gaan welke ruimtelijke projecten zijn gepland, omdat ze van invloed kunnen zijn op de toekomstige verkeerssituatie.

### Stap 3: Welke onderwerpen zijn benoemd in de zienswijzen die betrekking hebben op Amstelhoek?

Er heeft in het kader van het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan een zienswijzeprocedure plaatsgevonden. Bewoners hebben diverse zienswijzen ingediend. Enkele zienswijzen hebben betrekking op uitvoering. In de reactie op de zienswijzen is verwezen naar de uitvoeringsplannen. Welke zijn dit voor Amstelhoek?

### Stap 4: Betrekken inwoners

Inwoners hebben de mogelijkheid gekregen om hun aandachtspunten kenbaar te maken: digitaal/via website en inloopbijeenkomst per dorp/gebied. Welke aandachtspunten zijn dit voor Amstelhoek?

Stap 5: Combineren van resultaten van stap 1 t/m 4

Welke aandachtspunten komen vanuit de analyse naar voren en welke prioriteit kan daarin worden aangebracht?

Stap 6: Het koppelen van maatregelen aan de aandachtspunten

Met welke maatregelen kan er verbetering worden aangebracht in de verkeerssituatie en welke kosten zijn daaraan verbonden?

## 2 Analyse

### 2.1 Data-analyse

#### 1. Verkeersongevallen

Er hebben in de periode 2019 t/m 2023 de volgende geregistreerde letselongevallen plaatsgevonden:

- Op/afrit Prinses Irenebrug (1 ongeval in 2023: fiets/bromfiets met fietser gewond);
- Oversteek Mijdrechtse Zuwe richting Mennonietenbuurt (1 ongeval in 2023: flankongeval: fietser gewond);
- Fietspad ter hoogte van het fort (1 ongeval in 2023: fiets/bromfiets met bromfietser gewond).



**Afbeelding:** Weergave locaties ongevallen

#### 2. Verkeersveiligheidsrisico's

De volgende locatie komt naar voren:

- Op/afrit Prinses Irenebrug (gemiddeld risico) => risicofactoren: ongeloofwaardige inrichting 30 km/uur en snelheidsovertredingen.

### 3. Meldingen van inwoners

Vanaf 2021 zijn de volgende meldingen gedaan:

- Te hard rijden op de Piet Heinlaan;
- Te hard rijden op de Van Dijklaan;
- Te hard rijden Mijdrechtse Zuwe (gedeelte bij tankstation);
- Beperkte zichtbaarheid oversteek over Mijdrechtse Zuwe naar Mennonietenbuurt;
- Geen goede plek voor fietsers en voetgangers op de Prinses Irenebrug;
- Te hard rijden op doorgaande route;
- Geluidsoverlast ribbels langs de weg;
- Voorrang op de rotonde onduidelijk;
- Snelheid op Mennonietenbuurt.

### 4. Verkeersintensiteiten auto

De verkeersintensiteit op de doorgaande route door Amstelhoek is hoog. De verkeersintensiteit ligt tussen 10.000 en 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij ongewijzigd beleid neemt deze intensiteit verder toe tot circa 12.300 tot 13.500 motorvoertuigen per etmaal in 2040.

De gemeente heeft in het verleden gekozen voor een inrichting als erftoegangsweg 30 km/uur, aansluitend op de inrichting die Uithoorn zou toepassen op de Koningin Máximalaan/N196. Bij zo'n weg zijn de kruisingen gelijkwaardig. Zo'n inrichting functioneert goed bij een capaciteit van maximaal (circa) 5.000 motorvoertuigen/etmaal.

In de praktijk blijkt de intensiteit hoger te zijn, onder andere door een andere inrichting in Uithoorn.

### 5. Verkeersintensiteiten fiets

Het volgende komt naar voren:

- Een hoge fietsintensiteit (circa 2.700 fietsers per etmaal (telling 2021)) op de doorgaande route vanaf de rotonde op het kruispunt Mijdrechtse Zuwe/Ringdijk 2<sup>e</sup> Bedijking tot over de Prinses Irenebrug, bestaande uit scholieren, forenzen en recreanten;
- Recreatief fietsverkeer langs de Kromme Mijdrecht door de Mennonietenbuurt richting De Hoef.



## 2.2 Beleidsanalyse, planning onderhoud beheerplan wegen en projecten

Het STOMP-principe is ook uitgangspunt voor Amstelhoek: hoe geven we prioriteit aan meer actieve vormen van mobiliteit (wandelen, fietsen) ten opzichte van passieve vormen (auto)?

De voorzieningen voor de inwoners van Amstelhoek liggen voor het overgrote deel in Uithoorn, binnen loop- en fietsafstand. Het optimaliseren van de voorzieningen voor voetgangers en fietsers richting Uithoorn levert een belangrijke bijdrage aan het stimuleren van actieve vormen van mobiliteit.

Het openbaar vervoer in Amstelhoek bestaat uit de buslijnen tussen Uithoorn en Mijdrecht via de busbaan en de buurtbus/lijn 526 van Uithoorn naar De Hoef. Op dit moment ligt de halte in Amstelhoek aan de Amstelkade. Deze halte is matig bereikbaar, met weinig sociale controle. De gemeente en de provincie hebben afspraken gemaakt om de halte te verplaatsen naar een centrale locatie bij de Engellootatie. Dit verbetert de sociale veiligheid en biedt de mogelijkheid om de bereikbaarheid en de voorzieningen te verbeteren (wachtruimte, fietsenstallingen e.d.).

De gemeente heeft samen met de gemeente Uithoorn, de provincies Noord-Holland en Utrecht en de Vervoerregio onderzocht of het mogelijk is om de busbrug toegankelijk te maken voor voetgangers en fietsers uit Amstelhoek. De halte voor de Amsteltram ligt immers op korte afstand. Er zijn diverse varianten bekeken, zoals medegebruik door voetgangers/fietsers van de busbrug en het reserveren van een deel voor fietsers/voetgangers en een deel voor bussen. Bij de medegebruik-variant is de verkeersveiligheid niet te waarborgen, één helft van de brug is te smal voor de combinatie van fietsers en voetgangers (2,5 meter breed) en bij de andere variant zijn de consequenties voor de dienstregeling te groot (en worden mogelijke ontwikkelingen in de toekomst beperkt).

De Mijdrechtse Zuwe en een deel van de Mennonietenbuurt stonden op de onderhoudsplanung. De werkzaamheden aan deze wegen zijn inmiddels uitgevoerd in combinatie met diverse verkeerskundige maatregelen, zoals snelheidsremmende maatregelen en het verplaatsen van een voetgangersoversteekplaats.

Er zijn al langere tijd plannen om de locaties van de Engel, Pothuizen en de Taxicentrale te ontwikkelen tot woningen. Hiermee neemt het aantal woningen in Amstelhoek toe met 200 tot 250. Deze woningen moeten op een zodanige wijze worden ontsloten dat er sprake is van een verkeersveilige situatie en een goede bereikbaarheid. Deze ontsluiting gaat via de Ringdijk 1<sup>e</sup> Bedijking en de Mijdrechtse Zuwe (en dus niet via de Piet Heinlaan).

## 2.3 Welke onderwerpen zijn benoemd in de zienswijzen?

De volgende zienswijzen zijn in het kader van het MVP ingediend, die specifiek betrekking hebben op Amstelhoek:

- Er is meer aandacht nodig voor het wegontwerp, omdat er geen prioriteit voor handhaving is met als voorbeelden de ongeloofwaardige inrichting van de 30 km/u-wegen Mennonietenbuurt en de weg op/afrit Prinses Irenebrug;

- Er moeten op korte termijn betere aansluitingen met Uithoorn komen i.v.m. de sneltram naar Amsterdam. Advies om maatregelen te nemen, zoals fietsparkeervoorzieningen in Amstelhoek waar de Amstelkade de busbaan kruist om gebruik te faciliteren.

## 2.4 Wat hebben de bewoners gezegd?

Naast de data -en beleidsanalyse heeft ook een participatietraject plaatsgevonden met bewoners. Inwoners konden samen met het plaatselijke dorpscomité, via een online platform en tijdens een inloopavond knelpunten, wensen en suggesties aangeven.

Er zijn in totaal 13 opmerkingen online en 37 opmerkingen tijdens de inloopavond verzameld. Op de inloopavond in het buurthuis waren ongeveer 15 inwoners aanwezig.

Uit de participatie komen de volgende thema's en onderwerpen als knelpunten en wensen naar voren:

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er wordt regelmatig harder dan 30 km/u gereden in Amstelhoek. Dit gebeurt op de N196 vanaf de Irenebrug tot Ringdijk Tweede Bedijking en in de Piet Heijnlaan. Er is de wens de 30-km zone te verduidelijken en het te hard rijden in de Piet Heijnlaan is door bewoners onderbouwd met data vanuit Telraam-sensoren.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De situatie voor fietsers en voetgangers wordt ook als gevaarlijk, onoverzichtelijk en ontoegankelijk gezien op specifieke locaties door conflicten met motorvoertuigen zoals bij de rotonde N196/Ringdijk Tweede Bedijking, in de bocht Mennonietenbuurt/Mijdrechtse Zuwe, op de Irenebrug en bij een oversteekplaats ten oosten van de brug.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op de Irenebrug is er sprake van slecht onderhoud aan de fiets- en voetpaden en ontstaan er verkeersopstoppingen als de brug opengaat.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De Mijdrechtse Zuwe is benoemd omtrent de ontsluiting van het tankstation en onveilige situatie die kan ontstaan rondom de speeltuin.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij het busviaduct werkt de signalering niet altijd en is er sprake van belemmerd zicht voor verkeer dat oversteekt over de busbaan. Bij de bushalte ontbreekt een DRIP en klok, en bewoners vinden het jammer dat er nauwelijks bussen stoppen bij deze halte.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langs de Amstelkade is een fiets- en voetgangersverbinding gewenst richting het noorden, i.e. Nessersluis.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De wensen om meer fietsparkeren bij de tramhalte van de Uithoornlijn aan te leggen en om de Uithoornlijn door te trekken naar Amstelhoek.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• parkeeroverlast in de Mennonietenbuurt</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• de ontsluiting van een mogelijke nieuwbouwwijk aan de oostzijde van Amstelhoek</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• het fietspad langs de N201 ter hoogte van de Middenweg,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• de opstoppingen bij de kruising N201/N196 door een stoplicht dat relatief kort op groen staat.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De snelheid van weggebruikers verlagen door middel van verkeersborden, wegversmalling en markering, handhaving, en door het aanleggen van een 'Auto te gast'-straat.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handhaven op zwaar verkeer of vrachtverkeer door Amstelhoek en tegenhouden met behulp van een 'hoogte balk' welke nog wel bestuurbaar is voor hulpdiensten.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Irenebrug: motorvoertuigen afwisselend per richting de brug te laten gebruiken en fietsers en voetgangers meer de ruimte geven.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mijdrechtse Zuwe: Het verkeer anders ontsluiten en het plaatsen van een hoger hek rondom de speeltuin.</li> </ul>

## 2.5 Conclusie uit analyse

De doorgaande route door Amstelhoek heeft een hoge intensiteit wat betreft autoverkeer en fietsers. De huidige inrichting als erftoegangsweg 30 km/h past niet bij dit gebruik. Dit zorgt voor onduidelijke verkeerssituaties op de kruisingen, met een verhoogd risico op verkeersonveilige situaties. De woningbouwlocaties Engel en Pothuizen sluiten in de toekomst aan via de kruising Piet Heinlaan/Mijdrechtse Zuwe. Dit zorgt voor een extra aanleiding om de kruisingen aan te passen.

De route via de Prinses Irenebrug is ook een belangrijke verbinding voor voetgangers en fietsers naar Uithoorn. De gemeente Uithoorn bereidt op dit moment een aanpassing van de brug voor met een aantrekkelijkere inrichting voor fietsers en voetgangers.

De route langs de Kromme Mijdrecht is een belangrijke route voor recreanten, vooral voor fietsers. Uit de participatie komt de wens naar voren om de voorrangssituatie van de kruisingen en de overgang van binnen naar buiten de bebouwde kom te verduidelijken.

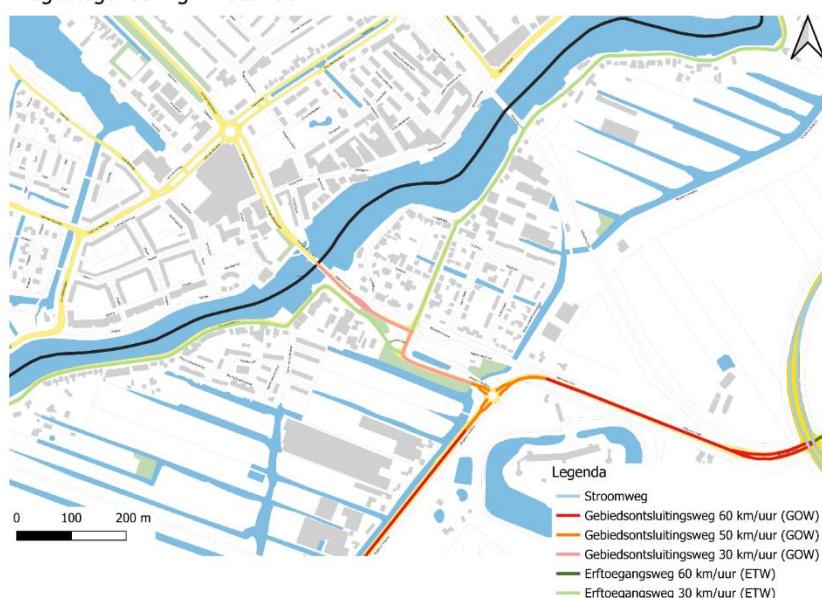
De verkeerssituatie van de Piet Heinlaan is ook een onderwerp wat al langer speelt. Het betreft vooral de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het gebruik van deze straat door vrachtverkeer.

## 3 Aandachtspunten en maatregelen

### 3.1 Wegcategorisering

Ten opzichte van het moment dat de keuze is gemaakt voor een erftoegangsweg 30 km/h is er inmiddels een nieuwe wegcategorie: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30). Deze categorie lijkt uitermate geschikt voor de doorgaande route in Amstelhoek. Vanuit de aangepaste categorisering van Amstelhoek kunnen de verkeerskundige maatregelen worden genomen.

Wegcategorisering Amstelhoek



**Afbeelding:** Weergave wegcategorisering

### 3.2 Maatregelen op korte termijn

De hiervoor beschreven analyses kunnen vertaald worden in concrete maatregelen voor zowel de korte (1 tot 3 jaar) als de langere termijn.

Voor de korte termijn heeft dit geresulteerd in maatregelen op de volgende locaties die de volgende paragrafen nader worden toegelicht:

- Mijdrechtse Zuwe;
- Kromme Mijdrecht-Mennonietenbuurt;
- Kruispunt Mijdrechtse Zuwe/Ringdijk Tweede Bedijking (rotonde);
- Piet Heinlaan.

### 3.3 Mijdrechtse Zuwe

Op basis van de analyse en de participatie komt de doorgaande route door Amstelhoek als belangrijk aandachtspunt naar voren. De gemeente wilde niet langer wachten op een definitieve versie van het uitvoeringsplan voor Amstelhoek, maar de verkeerssituatie in Amstelhoek op korte termijn verbeteren. Daarbij konden de verkeerskundige maatregelen worden gecombineerd met onderhoudswerkzaamheden (“werk met werk maken”).

De doorgaande route doorsnijdt Amstelhoek. Het was wenselijk om de oversteekbaarheid van deze doorgaande route te verbeteren. Dit is gedaan door het verhoogd aanleggen van de oversteekplaats (inclusief het voorzien van een “zebra”-markering) tussen de Prinses Irenebrug en de Piet Heinlaan.

Op de zuidelijke tak is de route voor voetgangers gecombineerd met de fietsroute. Vanaf de Mennonietenbuurt kunnen voetgangers gebruik maken van een zebrapad om de rijbaan over te steken. Vervolgens kunnen ze via de oostzijde van het kruispunt het noordelijke deel van Amstelhoek bereiken.

Aan de zuidzijde is de Mijdrechtse Zuwe heringericht. De 30 km/uur-zone is hierbij uitgebreid tot aan de rotonde (Ringdijk Tweede Bedijking) en de herkenbaarheid van het snelheidsregime is vergroot (door o.a. verwijdering van kant- en asmarkering). Ook zijn er drempels aangebracht die ervoor moeten zorgen dat het weggebruikers zich beter aan de maximumsnelheid houden. De openbare verlichting wordt (nog) verbeterd door het bijplaatsen van enkele lichtmasten.

Naast dat deze maatregelen bijdragen aan de verkeersveiligheid, kan de herinrichting er ook aan bijdragen dat de route door Amstelhoek (mogelijk) minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer.

Op onderstaande afbeelding zijn de maatregelen op de Mijdrechtse Zuwe weergegeven.



**Afbeelding:** Weergave maatregelen op de Mijdrechtse Zuwe

### 3.4 Route langs de Kromme Mijdrecht-Mijdrechtse Zuwe

De inrichting van deze weg voldoet aan de landelijke richtlijnen. Vanuit de analyse van de meldingen en vanuit de participatie komt wel te hard rijden als aandachtspunt naar voren. Er zijn inmiddels snelheidsremmende maatregelen op de Mijdrechtse Zuwe aangebracht (zie vorige paragraaf).

De volgende maatregelen kunnen hierin verdere verbetering aanbrengen:

1. Verduidelijken overgang tussen binnen en buiten bebouwde kom:
  - Plaatsen tweede 30 km/uur zonebord aan de andere kant van de rijbaan;
  - Aanbrengen 30 km/uur markering op de rijbaan;
2. Verduidelijken gelijkwaardigheid kruisingen met Menno Simonszstraat en Tymon van Hiltensstraat door het plateau te laten doorlopen in de zijweg.



**Afbeelding:** Weergave verkeerssituaties op de Kromme Mijdrecht: poortconstructie ter hoogte van de komgrens en een kruispuntinrichting op de Kromme Mijdrecht

### 3.5 Fietsoversteek rotonde Ringdijk Tweede Bedijking/ Mijdrechtse Zuwe

De fietsoversteekplaats op de rotonde Ringdijk Tweede Bedijking komt met name naar voren als aandachtspunt vanuit meldingen en het participatietraject, (geregistreerde) ongevallen hebben zich niet voorgedaan.

Met name de situatie dat fietsers op de rotonde voorrang hebben zou in sommige gevallen leiden tot verwarring.

De herkenbaarheid en zichtbaarheid van de fietsoversteekplaats kan worden vergroot door het aanbrengen van pijlen op de locatie waar fietsers oversteken en de borden die aangeven dat fietsers voorrang hebben te voorzien van een opvallend gekleurde achtergrond.



**Afbeelding:** Weergave kruispunt Mijdrechtse Zuwe/Ringdijk Tweede Bedijking

### 3.6 Piet Heinlaan

De Piet Heinlaan heeft een relatief smal profiel (zowel rijbaan als trottoirs) en de (oude) huizen staan dicht op de rijbaan. Dit maakt dat voetgangers zich soms moeten mengen met het gemotoriseerd verkeer. Voetgangers ervaren dit als onveilig, ook vanwege de snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

De aanwezigheid van de huizen dicht op de rijbaan beperkt de mogelijkheden om effectieve snelheidsremmende maatregelen. Het is wel mogelijk om de overgang van de doorgaande route (op de Mijdrechtse Zuwe) naar de Piet Heinlaan te benadrukken en de gelijkwaardigheid van de kruising met de Engellaan aan te geven.

De voorgestelde maatregelen zijn:

- het aanbrengen van een drempel ter hoogte van de gehandicaptenopritjes op de Piet Heinlaan en het plaatsen herhalingsborden “zone 30”. Een alternatief hiervoor is de drempel te vervangen door “30” op de rijbaan aan te brengen;



**Afbeelding:** Weergave opties aanpassing overgang van Mijdrechtse Zuwe naar Piet Heinlaan

- Aanbrengen van blokmarkering op het kruispunt Piet Heinlaan/Engellaan (benadrukken/zichtbaarder maken) van de gelijkwaardigheid.



**Afbeelding:** Weergave huidige inrichting kruispunt Piet Heinlaan/Engellaan

### 3.7 Prinses Irenebrug

Gemeente Uithoorn bereidt op dit moment een aanpassing van de Prinses Irenebrug voor. De brug wordt daarmee aantrekkelijker en veiliger voor fietsers en voetgangers. Dit past goed in het STOMP-principe, waarmee actieve vormen van mobiliteit worden gestimuleerd. De gemeente levert vanuit dit oogpunt een financiële bijdrage en maakt zich bij de Provincie Utrecht sterk om hetzelfde te doen.

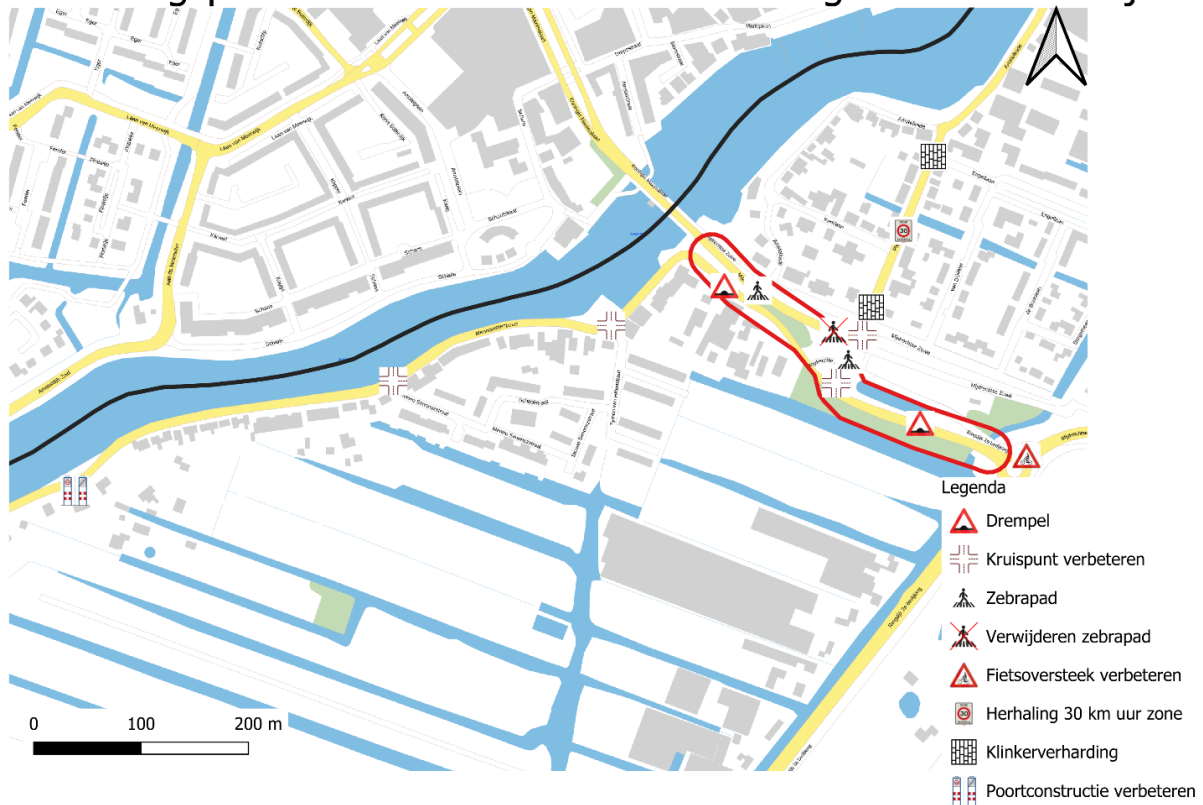


### 3.8 Totaaloverzicht maatregelen korte termijn

Locatie	Maatregel	Type maatregel	Indicatie van kosten	Meeliften onderhoud	Uitgevoerd?	Planning
Op/afrit Prinses Irenebrug	Aanleg plateau met zebra	infra	Budget al gereserveerd	Ja	Ja	Q3 2024
Mijdrechtse Zuwe (tussen rotonde en Mennonietenbuurt)	Diverse drempels en verhoogde oversteek	infra	Budget al gereserveerd	Ja	Ja	Q3 2024
Route vanaf rotonde naar brug	Herinrichting kruispunt Mijdrechtse Zuwe/Piet Heinlaan-Mennonieten buurt	Onderzoek en infra	€ 10.000,-	Nee	Nee	Q2 2025
	Accentueren 30-poort door plaatsen 2 <sup>e</sup> 30-zone bord en aanbrenge n 30 markering	Borden en markering	€ 2.500	Nee	Nee	Q2 2025
Mennonietenbuurt	Accentueren 30-poort door plaatsen 2 <sup>e</sup> 30-zone bord en aanbrenge n 30 markering	Borden en markering	€ 2.500	Nee	Nee	Q2 2025
	Kruispunten duidelijker maken	Bestrating	€ 10.000	Nee	Nee	Q2 2025
Ronde Ringdijk 2 <sup>e</sup> Bedijking (fietsoversteek)	Vervangen bebording door fluorescerende bebording	Borden	€1.000,-	Nee	Nee	Q2 2025
	Aanbrengen pijlen op wegdek	Markering	€ 1.000,-	Nee	Nee	Q2 2025

Piet Heinlaan	Opties: - Aanbrengen drempel met herhalingsborden - Aanbrengen markering "30" met herhalingsborden	Bebording, markering, infra	€ 1.000,-  € 5.000,-	Nee	Nee	Q3 2025
Prinses Irenebrug	Aanpassing fiets/voetpad	Infra	€ 25.000	Nee	Nee	Nnb

### Uitvoeringsplan Amstelhoek: overzicht maatregelen korte termijn



## 4 Maatregelen op langere termijn

De knelpunten op de Mijdrechtse Zuwe zijn terug te herleiden naar de hoge verkeersintensiteiten die grotendeels veroorzaakt wordt door doorgaand verkeer tussen Uithoorn en de N201 richting Mijdrecht. Om te zorgen voor een reductie van dit doorgaand verkeer zijn maatregelen nodig op wegen die niet in beheer zijn van de gemeente De Ronde Venen. De gemeente blijft dan ook in gesprek met de wegbeheerders van deze wegen om te kijken naar oplossingen op netwerkniveau. Een reductie van het doorgaand verkeer is namelijk essentieel om de situatie op de Mijdrechtse Zuwe duurzaam te verbeteren.

### 4.1 Kruispunten Mijdrechtse Zuwe

De gemeente stelt een nieuw wegcategoryeringsplan voor de gemeente op. Daarin worden per weg(vak) de categorieën vastgelegd.

De doorgaande route in Amstelhoek heeft in het huidige plan de status van erftoegangsweg 30 (ETW30). Gelet op de intensiteit is het wenselijk om dit aan te passen naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De inrichtingseisen vanuit de richtlijnen gaan voor deze categorie uit van geregelde kruisingen. Dit betekent dat de kruisingen met de Piet Heinlaan en de Mijdrechtse Zuwe moeten worden aangepast. De fietsstructuur rondom het kruispunt maakt onderdeel uit van het hoofdfietsrouten netwerk. Daarbij is er ook aandacht voor een aantrekkelijke en veilige fietsroute, bijvoorbeeld door een verhoogde fietsoversteek bij de Piet Heinlaan.

Begin 2026 wordt een definitief ontwerp voor deze kruisingen opgesteld.

### 4.2 Wegvak van Mijdrechtse Zuwe tussen rotonde Ringdijk Tweede Bedijking en N201

Dit wegvak heeft op dit moment een inrichting van een weg met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Door de weg in te richten als weg met een maximumsnelheid van 60 km/uur wordt logisch aangesloten op situatie zoals die van kracht is op de Ringdijk Tweede Bedijking en kan een bijdrage worden geleverd aan het minder aantrekkelijk maken van de route door Amstelhoek



**Afbeelding:** Weergave wegvak Mijdrechtse Zuwe