



Uitvoeringsplan De Hoef

23 januari 2025



Gemeente
De Ronde Venen

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Introductie.....	3
1.2	De Hoef.....	3
1.3	Wat staat er in het 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.....	12
3	Aandachtspunten en maatregelen.....	14
3.1	Categorisering.....	14
3.2	Maatregelen op korte termijn.....	14
3.3	De Hoef Oost- en Westzijde.....	15
3.4	Kruispunten Oude Spoorbaan met de Hoef Oost- en Westzijde (verkeerslichten).....	20
3.5	Schattekerkerweg ter hoogte van HSV'69.....	20
3.6	Deelname onderzoek Provincie Utrecht inrichting dijkwegen.....	22
3.7	Onderzoek Buurtbus 526.....	22
3.8	Totaaloverzicht maatregelen korte termijn.....	23
3.9	Maatregelen op langere termijn.....	26

1 Inleiding

1.1 Introductie

Voor u ligt het Uitvoeringsplan verkeer De Hoef. 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 De Hoef

De Hoef is één van de acht dorpen van onze gemeente. Het dorp is via de Oude Spoorbaan en de Ringdijk 2^e Bedijking verbonden met de provinciale weg N201 en via de Oude Spoorbaan met de provinciale weg N231 richting Aalsmeer en Alphen aan den Rijn.

Historisch gezien heeft De Hoef zijn oorsprong in de 19e eeuw en ontwikkelde het zich voornamelijk als agrarische gemeenschap. De naam van het dorp verwijst naar de hoef van een paard, wat de agrarische roots van de plaats weerspiegelt.

De Hoef kenmerkt zich door de lintbebouwing langs de Kromme Mijdrecht, met enkele woningen achter dit lint.

De buurtbus/lijn 526 biedt een ov-verbinding met onder andere Mijdrecht en Uithoorn, waardoor het gemakkelijk is om (met ov) naar de nabijgelegen voorzieningen te reizen. Een bijzondere attractie in de omgeving is de Kromme Mijdrecht, een schilderachtige waterloop die door het landschap slingert en ideale mogelijkheden biedt voor wandelingen en fietstochten.

1.3 Wat staat er in het 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 (1 tot 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 De Hoef?

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 De Hoef?

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 De Hoef?

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?

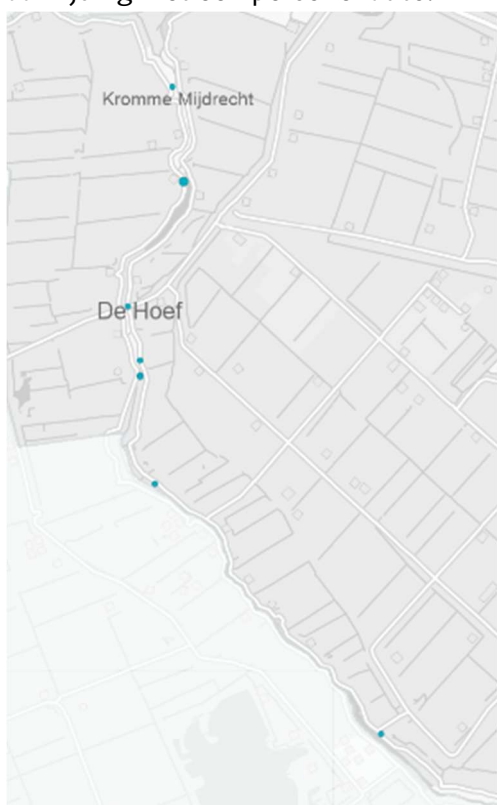
2 Analyse

2.1 Data-analyse

Verkeersongevallen

Er hebben in de periode 2019 t/m december 2024 de volgende geregistreerde letselongevallen plaatsgevonden:

- De Kromme Mijdrecht (kop/staart ongeval waarbij één fietser gewond is geraakt);
- De Hoef Westzijde (2 ongevallen waarbij elke keer één fietser gewond is geraakt. Andere betrokkenen waren vrachtwagen, bestelbus en scootmobiel ter hoogte van huisnummer 22;
- De Hoef Oostzijde ter hoogte van huisnummer 41: twee ongevallen waarbij één fietser en één bromfietser gewond is geraakt. In beide gevallen was er een auto betrokken;
- Kruispunt Oude Spoorbaan – De Hoef Oostzijde: persoon in onbekend voertuig gewond geraakt bij een flankongeval waarbij drie personenauto's waren betrokken;
- De Hoef Oostzijde ter hoogte van huisnummer 25: bromfietser gewond geraakt (oorzaak/soort ongeval is niet duidelijk);
- De Hoef Oostzijde ter hoogte van huisnummer 79 (uitrit): fietser gewond geraakt als gevolg een aanrijding met een personenauto (oorzaak/soort ongeval niet duidelijk);
- Amstelkade ter hoogte van huisnummer 121: fietser gewond geraakt als gevolg van een flank ongeval waarbij een personenauto betrokken was;
- Amstelkade ter hoogte van huisnummer 65: fietser overleden als gevolg van een frontale aanrijding met een personenauto.



Afbeelding: Weergave ongevallen in De Hoef

Verkeersveiligheidsrisico's

De volgende locaties komen naar voren:

- Wegen in De Hoef kennen op basis van de Verkeersveiligheidsmeter van de Provincie een laag en zeer laag risicoprofiel: op de Hoef Oost- en Westzijde binnen de bebouwde kom (laag risicoprofiel) hebben de risico's betrekking op overschrijding van de maximumsnelheid en de inrichting van de weg;
- Langs de recreatieve fietsroutes De Hoef Oost- en Westzijde vinden ongevallen plaats waarbij fietsers en bromfietzers gewond raken.

Meldingen van inwoners

Vanaf 2021 zijn de volgende meldingen gedaan:

- De Hoef Oostzijde (onveilig gevoel voetgangers, onduidelijk wat de maximumsnelheid is, onoverzichtelijke bochten, hoog gras waardoor er slecht zicht is, onduidelijke voorrangssituaties bij uitritten, slecht zicht vanuit uitritten);
- St Antoniussschool (onveilig gevoel bij schoolomgeving);
- Verkeerslichten Oude Spoorbaan – De Hoef Oostzijde (slechte afstelling lang wachten bij oversteken Oude Spoorbaan, verwarring stopstreep en 30 km zone markering);
- Schattekerkerweg (onveilig gevoel fietsers/voetgangers, overlast parkeren, snelheid verkeer, overlast vrachtverkeer);
- De Hoef Westzijde (verzakkingen/hobbels in de weg, hoog gras waardoor er slecht zicht is);
- Gehele dorp (hoog gras in bermten waardoor er slecht zicht is).

Verkeersintensiteiten auto

De verkeersintensiteit op de route over de Oude Spoorbaan is relatief hoog met circa 8.000 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag. Het verkeersmodel laat zien dat de intensiteiten in de toekomst toenemen tot boven de 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

In De Hoef sluiten aan weerszijden van de brug op de Oude Spoorbaan De Hoef Oostzijde en De Hoef Westzijde aan. Dit zijn wegen met een erftoegangsfunctie met beperkte intensiteiten. Voor De Hoef Oostzijde gaat het op de zuidzijde om circa 900 motorvoertuigen en op de noordzijde om (geschat) 500 motorvoertuigen per etmaal. Op De Hoef Westzijde bedragen de intensiteiten rond de 300 tot 400 motorvoertuigen per etmaal. Op deze wegen wordt voor de toekomst een minimale groei verwacht.

Verkeersintensiteiten fiets

Het volgende komt naar voren:

- De Hoef Oostzijde en De Hoef Westzijde worden veel gebruikt door recreatieve fietsers;
- Het fietspad langs de Oude Spoorbaan is een belangrijke schakel in het hoofdfietsnetwerk; deze route verbindt De Hoef met Amstelhoek, Uithoorn en Mijdrecht;
- De Schattekerkerweg is een belangrijke fietsroute richting Mijdrecht.

2.2 Beleidsanalyse, planning onderhoud beheerplan wegen en projecten

Het STOMP-principe is ook uitgangspunt voor De Hoef: Hoe geven we prioriteit aan meer actieve vormen van mobiliteit (wandelen, fietsen) ten opzichte van passieve vormen (auto).

De voorzieningen voor de inwoners van De Hoef liggen voor het overgrote deel in Mijdrecht en Uithoorn. Deze dorpen zijn vooral met de fiets goed te bereiken. Het optimaliseren van de voorzieningen voor fietsers richting Mijdrecht en Uithoorn levert een belangrijke bijdrage aan het stimuleren van actieve vormen van mobiliteit.

Door De Hoef rijdt de buurtbus 526 deze buurtbus rijdt vanaf Uithoorn Busstation naar Station Breukelen. Langs de Kromme Mijdrecht en De Hoef Oostzijde zijn meerdere bushaltes. Deze bushaltes zijn minimaal ingericht door het ontbreken van ruimte. De sociale controle bij de bushaltes goed, omdat iedereen die het dorp uit rijdt langs de bushaltes komt.

Om de fietsverbinding tussen De Hoef en Mijdrecht te verbeteren is het de bedoeling om de Schattekerkerweg fietsvriendelijker te maken. Dit is opgenomen in de plannen voor de wijk Het Oosterland in Mijdrecht.

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 De Hoef:

- Ideeën voor bevordering verkeersveiligheid en leefbaarheid door:
 1. Systemoplossingen op wegen waar snelheidsovertredingen orde van de dag zijn, zoals op de Oude Spoorbaan in De Hoef
 2. Een verbod op nachtelijke vervoersbewegingen met vrachtauto's op de wegen door de dorpen en bewoonde gebieden.
 3. Betere handhaving van overtredingen van ongeoorloofd vervoer gevaarlijke stoffen op gemeentelijke wegen, zoals op de Oude Spoorbaan.
 4. Een verbod op het gebruik van gemeentelijke wegen als doorgang voor grote en zware vrachtauto's.
- Het verkeersplan is gemeente breed. Er dient specifieke aandacht te zijn voor de situatie in De Hoef zie ook 2.2.2 beleid provincie: de eerste 3 risicofactoren zijn hier volop aanwezig: Drukke heterogene fietspaden, onveilige inrichting van fietspaden, ongeloofwaardige 30 km-wegen;
- De Schattekerkerweg tussen De Hoef en Mijdrecht is een essentiële en de belangrijkste fietsverbinding die beide dorpen verbindt en dient onderdeel te zijn van het hoofd fietsnetwerk. Aanbevolen wordt een verlicht fietspad langs de Schattekerkerweg aan te leggen;
- Aandacht nodig voor het negatieve effect van wielrenners en groepen motorrijders op de verkeersveiligheid en actie. Geen aandacht voor een groot probleem waar De Hoef te maken hebben: de grote aantallen motoren in het weekend, en de te vele enthousiaste fietsers die veel harder gaan dan de 30 kilometer;

- Noodzaak voor voetgangersvriendelijke inrichting langs dorpswegen zoals in De Hoef waar veel gewandeld wordt (bankjes, veiligheid). Meer fietsvoorzieningen in De Hoef i.v.m. de vele fietstoeristen;
- De Hoef wordt ontsierd door de aanblik van auto's op straat of pal voor het huis, waar vele huizen aan de achterkant grenzen aan weiland. Boeren zijn wellicht bereid voor een vriendenprijs wat van hun weiland af te staan voor openbare parkeerplekken voor bewoners.

2.4 Wat hebben de bewoners gezegd?

Naast de data & beleidsanalyse heeft ook een participatietraject plaatsgevonden met bewoners. Daarin konden inwoners samen met het plaatselijke dorps- of wijkcomité, via een online platform en tijdens een inloopavond knelpunten, wensen en suggesties aangeven met betrekking tot de verkeerssituatie in De Hoef.

Bij De Hoef zijn de meeste opmerkingen opgehaald van alle dorpen. In totaal zijn 76 opmerkingen online en 55 opmerkingen tijdens de inloopavond verzameld. Gedurende de inloopavond in het Dorpshuis waren er ongeveer 25 deelnemers aanwezig.

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

• De maximumsnelheid is niet altijd duidelijk aangegeven en er wordt over het algemeen regelmatig te snel gereden door verschillende weggebruikers, waaronder wielrenners die door een 'Stravawedstrijd'- route uitgenodigd worden om zo snel mogelijk te rijden.
• Er zijn meerdere onoverzichtelijke of nauwe bochten rondom De Hoef.
• De wegen in en rondom de Hoef zijn niet geschikt voor vrachtverkeer mede door weinig uitwijkmogelijkheden. 's Nachts wordt hierdoor ook overlast ervaren. Ook weggebruikers in grote groepen zoals wandelaars, wielrenners en motoren zorgen voor (geluids)overlast.
• Voetgangersvoorzieningen ontbreken, bijvoorbeeld langs de Kromme Mijdrecht.
• Begroeiing in de berm langs de Oostzijde, Westzijde en de Oude Spoorbaan is niet goed onderhouden en belemmert het zicht. Daarentegen is een bewoner ook tegen het maaien van de berm tijdens het broedseizoen.
• Op de Oostzijde ondervinden bewoners onveilige situaties door drukte rondom de camping en het ontbreken van of slecht onderhoud aan de wegmarkering en belijning.
• Bij de uitritten van de Merelslag is vaak benoemd dat de voorrangssituatie onduidelijk is en de kruispunten zelf onoverzichtelijk.
• De brug bij de Oude Spoorbaan is een veel genoemd knelpunt. Wachttijden zijn lang, wegmarkering is onduidelijk en onoverzichtelijk, er ontstaan gevaarlijk situaties door hoge snelheden van weggebruikers, en conflicten door tegelijk groen en roodlichtnegatie. Nabij de brug is er weinig ruimte voor in- en uitvoegend vrachtverkeer en de stop- en de 30-km zone streep leidt tot verwarring. Verder richting het westen is er sprake van inklinking van de weg en staat er een verkeersbord zonder functie langs de weg.
• Langs de Oude Spoorbaan ontstaan er gevaarlijke situaties tussen de auto en fietser bij de kruispunten en vindt er vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg plaats.
• Op de Schattekerkerweg worden de snelheid van weggebruikers, parkeren op de weg, en het passerende vrachtverkeer richting de kwekerij gezien als knelpunten. Daarnaast ontbreekt er wegmarkering en ontstaan er gevaarlijke situaties door de zachte berm,

onoverzichtelijkheid bij de duiker door een verhoging in de weg en bij de Vinkelslag door begroeiing bij het kruispunt.

- In de polder bij de Westerlandweg is de voorrangssituatie en maximumsnelheid onduidelijk voor weggebruikers, loopt of fietst langzaam verkeer op de weg door ribbels aan de zijkant van de weg en wordt er te snel gereden.

Andere zaken die benoemd zijn:

- De zorgen over drukte van de school door nieuwbouw.
- Het behoud van de buurtbus.
- De wens voor een fietspad naar Mijdrecht.
- Een verordening voor speed pedelecs in de gemeente.

Verschillende maatregelen die worden genoemd:

- Drempels, wegversmallingen, camera's, verkeersborden, wegmarkering, handhaving en snelheidsborden met directe feedback (d.m.v. duimpje of smiley).
- Oostzijde: aanleggen van een fietsstraat of 'Auto te gast'-straat.
- Merelslag: Betere wegmarkering en attentieborden.
- Brug bij Oude Spoorbaan: Het aanpassen van de maximumsnelheid en voorrangregeling rondom het kruispunt, het plaatsen van een attentiebord, verkeerslichten met zichtbare wachttijden en handhaving met camera's.
- Het omleiden van en een verbod op doorgaand vrachtverkeer.

2.5 Conclusie uit analyse

De Oude Spoorbaan vervult een belangrijke rol in de ontsluiting (voor het gemotoriseerd -en fietsverkeer) van De Hoef in de richting van de N201 (Amstelhoek) en N231 (Nieuwveen-Vrouwenakker). De intensiteit is hier dusdanig hoog dat een verkeersmaatregel zoals die nu aanwezig is in de vorm van een verkeersregelinstallatie op de kruispunten met de Hoef Oost- en Westzijde redelijkerwijs noodzakelijk is.

De overige wegen hebben een erftoegangsfunctie met een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom. Ze hebben een relatief lage intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer.

De Hoef vormt een belangrijke schakel in diverse (recreatieve) fietsroutes, waarbij met name de route over de Amstelkade-De Hoef Oostzijde-Kromme Mijdrecht als aandachtspunt moet worden gezien. Op deze bochtige route is sprake van gemengd gebruik van de rijbaan op een relatief krap profiel. In de weekenden is deze route een populaire route voor groepen wielrenners. Vanuit de participatie komt naar voren dat bewoners de aanwezigheid van deze groepen als onveilig ervaren. Vanuit de ongevallencijfers wordt bevestigd dat fietsers betrokken zijn geraakt bij ongevallen. Ook de snelheid voor het gemotoriseerd verkeer kan als aandachtspunt worden gezien.

De ligging op een dijklichaam maakt dat o.a. het vervangen van asfaltverharding door elementenverharding ook op lange termijn niet te verwachten is. De gemeente heeft daarnaast afspraken gemaakt (vastgelegd in het handboek "Samenwerken op dijken") met het waterschap Amstel, Gooi en Vecht over het beheer van waterkeringen en de daarop gelegen gemeentelijke wegen (overige gemeentelijke objecten).

In het handboek staat beschreven dat het waterschap en de gemeente wegmarkeringen (belijning en figuraties) en *verkeersremmende maatregelen* zien als onderdeel van de wegverharding en dat de gemeente het ontwerp en de materialisering van de wegfundering afstemt met het waterschap. De wegfundering kan namelijk effect hebben op de zetting en de waterkerende functie van de waterkering. Hoewel niet expliciet benoemd kan wel worden geconstateerd dat het eventueel aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen (als drempels en plateaus) afgestemd moet worden met het waterschap.

De verkeersregelinstallatie op het kruispunt Oude Spoorbaan/De Hoef Oost- en Westzijde kan worden gezien als aandachtspunt. De afstelling is niet optimaal (o.a. ontstaan van lange wachtrijen in de spits op de Oude Spoorbaan) en ook de ligging van de stopstreep op de Hoef Oostzijde in combinatie met de poortconstructie (30 km/uur-zone) is niet optimaal. Ook vanuit de participatie komt deze nadrukkelijk naar voren.

Overige infrastructurele aandachtspunten zijn de voorrangssituaties op kruispunten ("rechts gaat voor") en de scherpe/onoverzichtelijke bochten op een aantal locaties.

Vanuit de meldingen en participatie komt ook de aanwezigheid van “opstaand” groen naar voren als aandachtspunt. Veelal wordt in het seizoen naast de rijbaan een strook gemaaid (en op kruispunten de zichthoeken). Gesteld kan worden dat dit op zich voldoende moet zijn om de verkeersveiligheid te borgen. Aangezien ook op diverse locaties het groen niet in beheer is van de gemeente, is er geen directe aanleiding om een concreet actiepunt hiervoor op te nemen in dit uitvoeringsplan.

Voor wat betreft de maatregelen om de overlast van vrachtverkeer te beperken (benoemd als zienswijze in het kader van het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan) is het zo dat dit gemeentebreed opgepakt moet worden en wordt daarom niet als maatregel vanuit dit uitvoeringsplan benoemd.

Bewoners hebben o.a. in meldingen en tijdens de participatie de aanwezigheid van motorrijders benoemd als aandachtspunt. Het gedrag van deze categorie weggebruikers zou de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden en (geluids)overlast veroorzaken.

De impact op de verkeersveiligheid kan vanuit de beschikbare data niet direct worden onderbouwd. Gegevens van aantallen motorrijders zijn niet beschikbaar (kunnen niet uit de verkeerstellingen worden gefilterd). Uit de ongevallencijfers blijkt dat ongevallen met slachtoffers onder motorrijders zich niet hebben voorgedaan.

Het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen kan er voor zorgen dat (ook) motorrijders zich beter aan de maximumsnelheid houden. Er is in het verleden met een gedragscampagne reeds geprobeerd om het gedrag van motorrijders te beïnvloeden. Deze campagne bestaat uit borden bij het begin van het gebied langs de Kromme Mijdrecht en scherpe bochten, waarbij motorrijders (en fietsers) wordt gevraagd om hun gedrag aan te passen aan de specifieke omstandigheden van het gebied. Een combinatie van gedragsmaatregelen gedurende het “motorseizoen” en infrastructurele maatregelen kan mogelijk leiden tot aangepast gedrag op De Hoef Oost -en Westzijde.

Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van De Hoef vervult buurtbus/lijn 526 een belangrijke rol. De buurtbus is de enige mogelijkheid om met het openbaar vervoer in Uithoorn (met aansluiting o.a. Amsteltram), Mijdrecht en Breukelen (station NS) te komen. Om te zorgen dat de buurtbus blijft rijden is het belangrijk dat deze aantrekkelijk is om te gebruiken en voldoende vrijwilligers bereid zijn om de bus te besturen.

3 Aandachtspunten en maatregelen

3.1 Categorisering

De Oude Spoorbaan is een belangrijke doorgaande route en heeft daardoor een ontsluitende functie. De andere wegen in De Hoef hebben een erftoegangsfunctie met een maximumsnelheid van 30 km/uur (binnen de bebouwde kom) en 60 km/uur buiten de bebouwde kom, met uitzondering van een deel van De Hoef-Westzijde waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur.

Wegcategorisering De Hoef



Afbeelding: Weergave wegcategorisering De Hoef

3.2 Maatregelen op korte termijn

De analyse is vertaald in concrete maatregelen voor zowel de korte (1 tot 3 jaar) als de langere termijn. De maatregelen op korte termijn betreffen de volgende locaties en onderwerpen:

- De Hoef Oostzijde;
- Kruispunten Oude Spoorbaan met De Hoef Oost- en Westzijde;
- Schattekerkerweg ter hoogte van sportvereniging HSV'69;
- Deelname onderzoek Provincie Utrecht inrichting dijkwegen;
- Onderzoek Buurtbus 526.

3.3 De Hoef Oost- en Westzijde

Zowel vanuit de data-analyse als vanuit de participatie komt overschrijding van de maximumsnelheid op De Hoef Oostzijde als belangrijkste aandachtspunt naar voren. De Hoef Oostzijde heeft zowel binnen als buiten de bebouwde kom in het wegcategoriseringsplan de functie van erftoegangsweg met respectievelijk een maximumsnelheid van 30 en 60 km/uur.

De totale lengte van De Hoef Oostzijde (tussen de gemeentegrens op de Amstelkade en de aansluiting op de Kromme Mijdrecht (ter hoogte van de Pondscoekersluis) bedraagt 5,1 kilometer, waarvan 2,3 kilometer binnen de bebouwde kom gelegen is. De kom begint 200 meter ten noorden van het kruispunt met de Oude Spoorbaan en loopt aan de zuidzijde door tot huisnummer 114. Buiten de bebouwde kom loopt De Hoef Oostzijde door over een lengte van 2,1 kilometer om vervolgens ter hoogte van recreatiecentrum de Kromme Mijdrecht (Fietsbrug De Hoef) over te gaan in de Amstelkade. Tot aan de gemeentegrens heeft de Amstelkade een lengte van 2 kilometer.



Afbeelding: Weergave situering kongrens op het zuidelijke deel van De Hoef Oostzijde

Vanuit de data blijkt dat overschrijding van de maximumsnelheid voornamelijk plaatsvindt op het deel binnen de bebouwde kom. Ook hebben zich hier de meeste ongevallen plaatsgevonden.

Het gedeelte van De Hoef Oostzijde binnen de bebouwde kom heeft qua breedte een wisselend profiel. Op bepaalde delen is er sprake van een ruim wegbeeld als gevolg van de ligging op een dijklichaam. Dit kan er mede aan bijdragen dat weggebruikers zich op bepaalde momenten niet aan de maximumsnelheid houden.

De gemeente en het Dorpscomité De Hoef hebben in het verleden de problematiek op De Hoef Oostzijde besproken. Dit heeft geleid tot een aantal maatregelen. Zo is de kantmarkering middels een doorgetrokken streep aan de waterzijde vervangen door kantmarkering middels een 1-1 streep aan beide zijden van de weg. Dit is bedoeld om de weg optisch te versmallen. Verder zijn er borden geplaatst om fietsers en motoren te vragen hun gedrag aan te passen aan de omstandigheden van De Hoef Oostzijde.



Afbeelding: Weergave van een wegvak van De Hoef Oostzijde met een ruim wegbeeld binnen de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom is op De Hoef Oostzijde sprake van een redelijk vergelijkbare situatie.

De Hoef Westzijde

De totale lengte van De Hoef Westzijde (tussen de aansluiting op de Ruigekade en de gemeentegrens op De Hoef Westzijde) bedraagt circa 2,5 kilometer. Hiervan is 1,1 kilometer binnen de bebouwde kom gelegen. De kom begint 100 meter ten noorden van het kruispunt met de Oude Spoorbaan en loopt aan de zuidzijde door tot huisnummer 35 (op circa 150 meter vanaf het kruispunt met de Oude Spoorbaan). Aan de zuidzijde loopt De Hoef Westzijde buiten de bebouwde kom nog 850 meter door tot aan de gemeentegrens met Nieuwkoop. Het deel buiten de bebouwde kom ten noorden van de Oude Spoorbaan sluit op 1,4 kilometer vanaf de komgrens aan op de Ruigekade.

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom heeft De Hoef Westzijde de functie van erftoegangsweg. Binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom ten zuiden van de Oude Spoorbaan geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Op het deel buiten de bebouwde kom aan de noordzijde van de Oude Spoorbaan geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur.

Qua inrichting en wegbeeld is De Hoef Westzijde redelijk vergelijkbaar met De Hoef Oostzijde, zij het dat de breedte van de rijbaan smaller is (binnen de bebouwde kom circa 3,60 3,80 meter en buiten de bebouwde kom circa 3 meter). Het beeld van greden snelheden laat ook zien dat hier sprake is van overschrijdingen van de maximumsnelheid. Ook gelet op de beperkte intensiteit (circa 430 motorvoertuigen per etmaal) is dit aantal relatief gering.



Afbeelding: Weergave van een wegvak van De Hoef Westzijde ter hoogte van de komgrens (in de richting van de gemeentegrens)

Maatregelen

De maatregelen op De Hoef Oostzijde bestaan uit:

- Het verbeteren van de “poorten” van de 30 km/h-zone: aanbrengen extra bebording en eventueel een snelheidsremmende maatregel;
- Aanpassing markering van de stopstreep bij de verkeerslichten aan de zuidzijde: zichtbaarder maken onderscheid poortmarkering en stopstreep;



Afbeelding: Weergave poortconstructie op De Hoef Oostzijde ter hoogte van de Oude Spoorbaan met aanpassing van de markering van de stopstreep



Afbeelding: Weergave poortconstructie op de Hoef Oostzijde

- Het aanbrengen van belijning bij uitwegen op een aantal locaties: gewenst is dat een duidelijk onderscheid aanwezig is tussen een uitrit en een zijstraat;
- Verbeteren zichtbaarheid van gelijkwaardig kruispunt de Hoef-Oostzijde/noordelijke aansluiting van de Merelslag: het doorzetten van het rode asfalt op het eerste stukje van de Merelslag;



Afbeelding: Weergave kruispunt De Hoef Oostzijde – Merelslag, noordzijde

- Aanbrengen van witte blokmarkering op de kruispunten van de Hoef-Oostzijde met de Merelslag en Schattekerkerweg: verduidelijking gelijkwaardigheid kruispunt (met “rechts gaat voor”;



Afbeelding: Weergave kruispunt De Hoef Oostzijde – Merelslag, zuidzijde

- Verkenning van de mogelijkheden om op De Hoef Oostzijde binnen de bebouwde kom op een aantal locaties een snelheidsremmende maatregel, in de vorm van een drempel of plateau, aan te brengen;

- Verbeteren schoolomgeving Sint Antoniuschool door de schoolzone herkenbaarder in te richten door o.a. het aanbrengen van opvallend gekleurde palen en vanuit de aanrijdrichtingen de schoolzone tijdig op de rijbaan aan te duiden. Voor een weggebruiker is het dan onmiskenbaar dat men zich binnen de schoolomgeving bevindt.



Afbeelding: Weergave huidige inrichting van de schoolzone op De Hoef Oostzijde

De Hoef Westzijde

De maatregelen op De Hoef Westzijde bestaan uit:

- Het verbeteren van de “poorten” van de 30 km/h-zone: aanbrengen poortmarkering en eventueel een snelheidsremmende maatregel.



Afbeelding: Weergave poortconstructie op De Hoef Westzijde ter hoogte van de gemeentegrens

3.4 Kruispunten Oude Spoorbaan met de Hoef Oost- en Westzijde (verkeerslichten)

De verkeersafwikkeling op de kruispunten van de Oude Spoorbaan met de Hoef Oost- en Westzijde kan (mogelijk) worden verbeterd door de instellingen van de regeling te wijzigen. Hieruit kan naar voren komen dat het noodzakelijk is om aanvullende kleine aanpassingen te doen (bijvoorbeeld ten aanzien van de detectie). De gemeente laat hiervoor een analyse uitvoeren.

3.5 Schattekerkerweg ter hoogte van HSV'69

Op de Schattekerkerweg bevindt zich net voorbij de komgrens en de kruising van een dijklichaam (vanuit de richting Mijdrecht) de aansluiting van sportpark HSV'69.



Afbeelding: Weergave Schattekerkerweg met aansluiting van HSV'69.

Op het dijklichaam bevinden zich aan weerszijden uitritten voor de toegang tot het sportveld en een agrarisch bedrijf. Deze zijn vormgegeven als gelijkwaardig kruispunt en hiermee niet herkenbaar als uitrit.

Ander aandachtspunt is dat gebruikers van het sportpark ervaren dat (overstekende) bezoekers van het sportpark het gevoel hebben dat bestuurders op de Schattekerkerweg onvoldoende rekening houden met hen. Dit kan komen doordat (vanuit de richting Mijdrecht) het sportpark achter het dijklichaam gelegen is en aanvullend ook door o.a. de aanwezige begroeiing, het ontbreken van aanduidingen (bijvoorbeeld vooraankondigingsborden) en de “landelijke” uitstraling van het parkeerterrein aan de zuidzijde van de Schattekerkerweg.



Afbeelding: Weergave Schattekerkerweg met zicht op het dijklichaam



Afbeelding: Weergave Schattekerkerweg zicht op aansluiting HSV'69 vanaf het kruisingsvlak met aansluitende inritten.

De verkeerssituatie op de Schattekerkerweg ter hoogte van HSV'69 kan worden verbeterd door:

- zichtbaar maken van de uitritten op het dijklichaam door het aanbrengen van brede (20 cm) witte strepen: dit maakt duidelijk dat sprake is van uitritten en zal bijkomend zorgen voor een (visuele) vernauwing van het wegbeeld;
- aanbrengen van (nader uit te werken) aanduidingen van het sportpark.

3.6 Deelname onderzoek Provincie Utrecht inrichting dijkwegen

De Provincie Utrecht wil vanuit haar regioregisseursrol onderzoek laten doen naar (de problematiek van) dijkwegen en vergelijkbare wegen. Dit onderzoek brengt potentiële kansen met zich mee, waaronder mogelijk passende gedragsmaatregelen en wellicht ook infrastructurele maatregelen.

De gemeente heeft de route over de Amstelkade-De Hoef Oostzijde-Kromme Mijdrecht bij de Provincie Utrecht aangemeld voor nader onderzoek naar de inrichting van dijkwegen. Hoewel nog niet helemaal duidelijk is hoe e.e.a. eruit gaat zien, wordt er in dit uitvoeringsplan rekening gehouden met mogelijke maatregelen.

3.7 Onderzoek Buurtbus 526

De buurtbus/lijn 526 is erg belangrijk voor de ontsluiting van De Hoef per openbaar vervoer.

Om de aantrekkelijkheid ervan te borgen en de service verbeteren heeft de gemeente samen met de buurtbusvereniging een enquête uitgezet onder gebruikers en niet-gebruikers van de Buurtbus.

Op basis van de bevindingen uit deze enquête kan samen met de buurtbusvereniging een afweging worden gemaakt of het gewenst is om aanpassingen (zowel voor de korte als lange termijn) door te voeren.



Enquête Buurtbus 526
Deel uw mening!



Scan
mij



Gemeente
De Ronde Venen

Scan de QR-code of ga naar www.derondevenen.nl/buurtbus om de enquête in te vullen. Vult u de enquête liever op papier in? Deze is verkrijgbaar bij de chauffeur. U kunt deze daar ook weer inleveren of gratis opsturen naar:

Gemeente De Ronde Venen
t.a.v. afdeling Communicatie
Postbus 250
3640 AG Mijdrecht

3.8 Totaaloverzicht maatregelen korte termijn

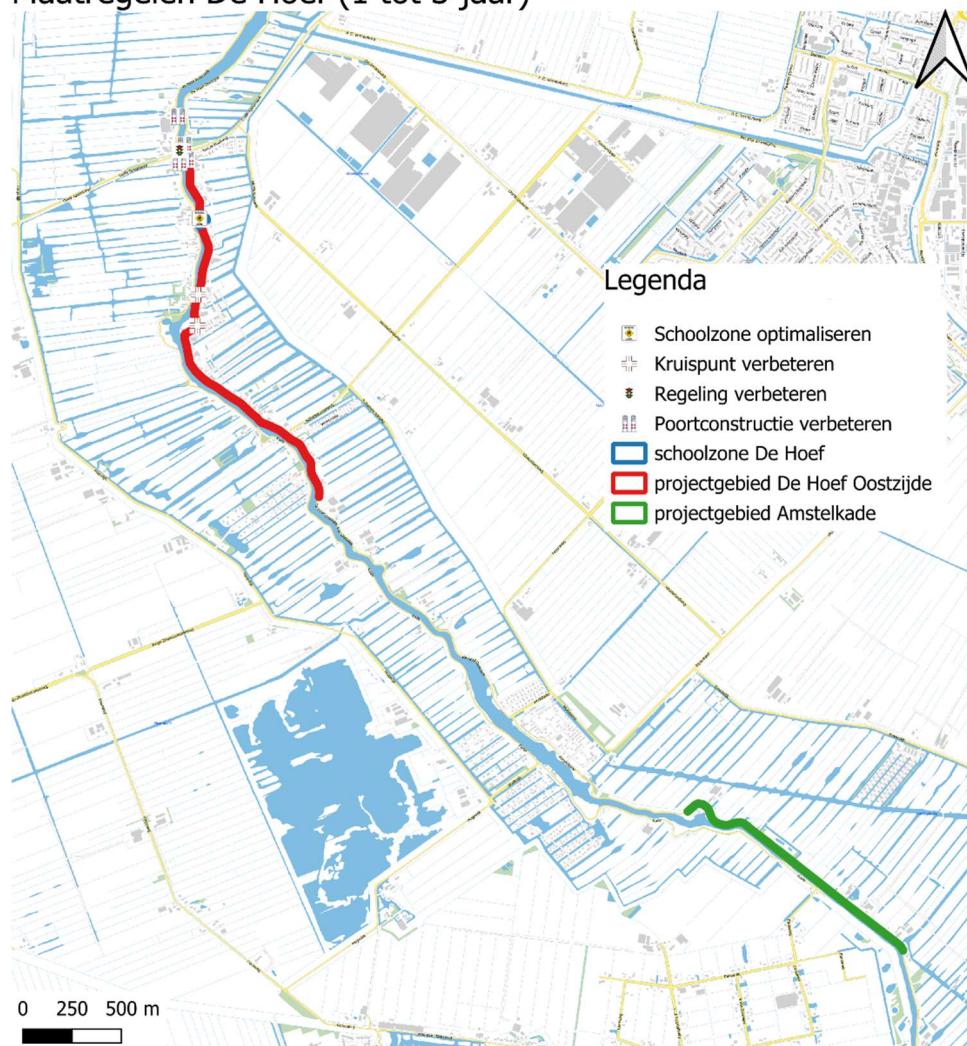
Locatie	Maatregel	Type maatregel	Indicatie van kosten ¹	Meeliften onderhoud	Uitgevoerd?	Planning Indicatie ²
De Hoef Oostzijde/ De Hoef Westzijde	Belijning aanbrengen bij uitritten	Infra	€ 10.000,-	nee	nee	2025 Q3
De Hoef Oostzijde	Poortconstructies verbeteren	Infra	€ 15.000,-	nee	nee	2025 Q3
	Aanpassing markering stopstreep bij verkeerslichten aan de zuidzijde	Infra	€ 1.000,-	nee	nee	2025 Q2
	Verkenning mogelijkheden aanbrengen snelheidsremmende maatregelen binnen de bebouwde kom	Infra	€40.000,-	nee	nee	2026
	Herkenbaarder inrichten schoolzone	Infra	€ 10.000,-	nee	nee	2026
De Hoef Westzijde	Poortconstructies verbeteren	Infra	€ 15.000,-	nee	nee	2025 Q3
Kruispunt De Hoef Oostzijde/ Merelslag (noord)	Doortrekken rood vlak de Merelslag in en aanbrengen witte blokmarkering	Infra	€ 10.000,-	nee	nee	2025 Q2
Kruispunt De Hoef Oostzijde/ Merelslag (zuid) en Schattekerkerweg	Aanbrengen witte blokmarkering	Infra	€ 1.000,-	ja	nee	2025 Q2

¹ De genoemde kosten zijn indicatief en kunnen gezien worden als een globale inschatting van de projectkosten en zijn slechts bedoeld om inzicht te krijgen in de haalbaarheid van de maatregelen

² De genoemde planning is indicatief en kan variëren afhankelijk van specifieke projectomstandigheden, zoals beschikbaarheid van middelen en de mogelijkheid om mee te liften op andere geplande werkzaamheden.

Kruispunten Oude Spoorbaan met de Hoef Oost- en Westzijde	Verkeerslichten op een betere manier instellen	Instellingen	€ 5.000,-	nee	nee	2025 Q2
Schattekerkerweg	Aanbrengen markering op t.h.v. uitritten	Infra	€ 1.000,-	Ja	Nee	2025 Q2
	Aanbrengen Aanduidingen sportpark (nader uit te werken)		€ 1.000,-	Nee	Nee	2025 Q3
Amstelkade-De Hoef-Oostzijde-Kromme Mijdrecht	Deelname onderzoek verkeersveiligheid Provincie	Infra en gedrag	Pm	Nee	Nee	2025 Q1-2026 Q4
Buurtbus 526	Onderzoek vergroting aantrekkelijkheid van het gebruik		€ 1.000,-	Nee	Nee	2025 Q1-Q4

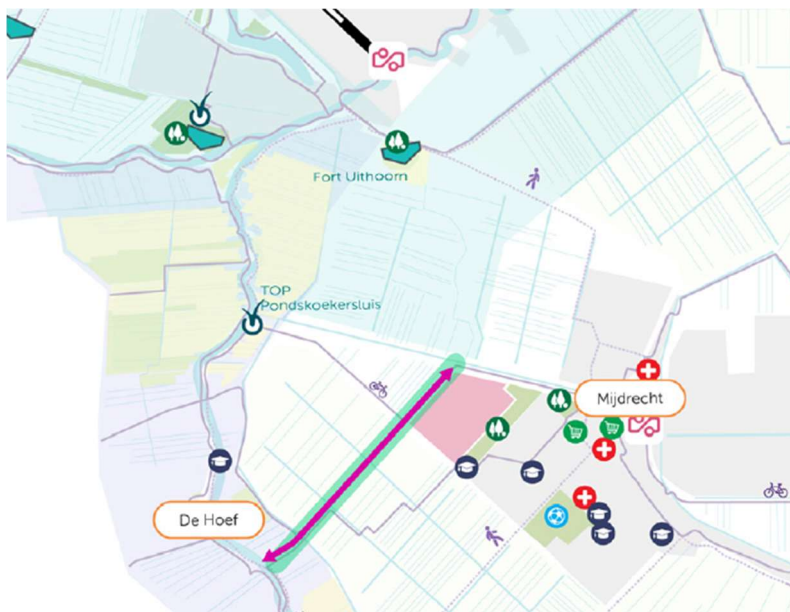
Maatregelen De Hoef (1 tot 3 jaar)



3.9 Maatregelen op langere termijn

De Ronde Venen blijft zich ontwikkelen en de gemeente breidt uit. Eén van de nieuwe woonwijken is Het Oosterland aan de noordwestzijde van Mijdrecht, relatief dicht bij De Hoef. Kinderen/jongeren die wonen in de wijk Het Oosterland kunnen ook naar de school in De Hoef of voetballen bij HSV'69. De gemeenteraad heeft ingestemd met maatregelen op het gebied van wandelen en fietsen om Mijdrecht en De Hoef beter met elkaar te verbinden en de recreatieve mogelijkheden voor bewoners te vergroten. Het betreft de volgende maatregelen:

- Een fietsvriendelijke inrichting van de Schattekerkerweg (let op! Geen vrijliggend fietspad, maar een veilige inrichting van de bestaande weg);
- Onderzoek naar/aanleg van een fiets/wandelverbinding over de dijk van de Derde Bedijking als alternatief van De Hoef Oostzijde.



Afbeelding: Weergave fietsverbinding over de Schattekerkerweg