

Afdeling /team

Ruimtelijke Ontwikkeling en Openbare Ruimte

Aan: College

Van: Theo Reijn

Datum: 17 april 2024

Betreft: Samenvatting reacties Laarderweg n.a.v. bijeenkomst 4 april 2024

Steller: Frans Kraaikamp, Daan van Straten

Aanleiding

Het College heeft in 2023 een bestuursopdracht vastgesteld om de Laarderweg aan te pakken. Hierbij wordt groot onderhoud aan het asfalt uitgevoerd. Diverse aspecten worden meegenomen die ook nodig zijn om de weg weer voor 15 jaar in stand te houden. Op 4 april jl. heeft een avond plaatsgevonden in Huis van Eemnes. Hier hebben we de bewoners geïnformeerd over de opdracht en de gelegenheid geboden om een reactieformulier in te vullen tijdens de avond of deze thuis in te vullen en later toe te sturen.

Er zijn hierop 37 reacties binnengekomen. Deze worden in bijgaand memo geanonimiseerd en samengevat bijgevoegd. Hierbij is ook nadrukkelijk gekeken naar overlap van de reacties om duidelijker te kunnen bepalen waar men het over eens is en waar juist de meningen uiteenlopen.

Reacties inwoners

Samengevatte reactie	Antwoord op voorstel
1. Structuurmaateregelen zijn nodig om te komen tot een eerlijk verdelen autoverkeer en ontlasting van de Laarderweg	De bestuursopdracht biedt geen ruimte voor structuurmaateregelen. Eemnes heeft ook gekozen om geen verkeersvisie 2035 op te stellen waar binnen dit onderzocht kan worden.
2. Bredere fietsstroken aanleggen op Laarderweg is nodig	Dit is in overeenstemming met de CROW richtlijn en een goed plan om de verkeersveiligheid en positie van de fietsers te verbeteren.
3. Rotonde Zuidersingel aanpakken is nodig. Eenrichting fietspaden rondom de rotonde en aanleggen zebrapad over de Laarderweg.	De rotonde kan inderdaad worden verbeterd en we willen dit toevoegen aan het groot onderhoud van de Laarderweg in lijn met het door de gemeenteraad aangenomen amendement.



4. Op de Laarderweg dient verkeer van rechts voorrang te behouden om de snelheid te remmen	CROW richtlijn GOW 30 adviseert om de ontsluitende weg in de voorrang te situeren omdat dit overeenstemt met het gebruik en verwachting patroon van bestuurders op de doorgaande weg. Afwijken kan maar dan moet wel de fietsstrook worden onderbroken bij de zijweg.
5. Stoplicht is nodig voor het oversteken van kinderen bij de Veldweg –Streefoordlaan en bij het Bonipad	Een verkeerslicht is een middel om verkeer te regelen op drukke punten. We bekijken of een verkeerslicht de beste optie is of dat bijvoorbeeld zebra-pad een mogelijkheid is die aansluit bij de wens om veilig over te steken.
6. Geen eenrichtingverkeer op Laarderweg instellen	Eenrichtingverkeer maakt geen onderdeel van de bestuursopdracht omdat het een structuurmaatregel is met consequenties buiten de scope van het groot onderhoud Laarderweg.
7. Eenrichtingverkeer op Laarderweg instellen	Eenrichtingverkeer maakt geen onderdeel van de bestuursopdracht omdat het een structuurmaatregel is met consequenties buiten de scope van het groot onderhoud Laarderweg.
8. Vrachtverbod op Laarderweg instellen	Een vrachtverbod heeft als consequentie dat vrachtverkeer andere routes gaat gebruiken buiten de scope van het project. De daarvoor benodigde maatregelen zijn geen onderdeel van de bestuursopdracht. Daarom kan er binnen het groot onderhoud niet een vrachtverbod worden ingesteld.
9. Flitspalen plaatsen om de snelheid te handhaven en omlaag te brengen	De plaatsing van Flitspalen is een bevoegdheid van het openbaar ministerie. Er is een streng beleidskader voor de plaatsing waar een weg aan moet voldoen. De Laarderweg komt hiervoor niet in aanmerking.
10. Alle drempels en punaise verwijderen om trillingen weg te nemen	Er zijn snelheidsremmers nodig uit het oogpunt van verkeersveiligheid en het temperen van de snelheid. Snelheidsremmers kunnen op kleigrond trillingen geven. Hier moet een afweging worden gemaakt.
11. Kies voor wegversmallingen als snelheid remmende maatregel op de Laarderweg	Wegversmallingen hebben als voordeel dat ze remmen zonder trillingen te veroorzaken. Ze hebben als nadeel dat autoverkeer op elkaar dient te wachten bij het naderen van de versmalling. Bij het wachten wordt de doorgang voor fietsers geblokkeerd die op de fietsstrook rijden. Er is geen ruimte om fietsers vrijliggend achterlangs de versmallingen te leiden.
12. Meer handhaven op de maximum snelheid van 30 km/u is nodig	Handhaving op snelheid is een taak van de politie. Deze vindt op 30 km/u wegen sporadisch plaats en



	<p>pas nadat de weg conform de richtlijnen CROW is ingericht door de wegbeheerder. Er zijn allerlei redenen om toch niet conform CROW in te richten. Bijvoorbeeld aanwezigheid van landbouwverkeer en trillingen die drempels veroorzaken. Dit leidt tot een compromis wat voor de politie niet acceptabel genoeg is om op te treden.</p>
<p>13. Zebrapaden over de Laarderweg bij alle kruispunten om het oversteken van voetgangers te vergemakkelijken en de snelheid te remmen</p>	<p>Zebrapaden zijn bedoeld voor locaties waar regelmatig voetgangers oversteken. Als er weinig wordt overgestoken leidt het tot schijnveiligheid wanneer er toch een voetganger oversteekt. Een zebrapad is ook geen snelheidsremmer maar een voorziening voor voetgangers om met prioriteit zonder wachten over te kunnen steken.</p>
<p>14. Auto te gast invoeren op Laarderweg</p>	<p>Auto te gast of fietsstraten kennen een andere functie dan de Laarderweg heeft. Het valt buiten de scope van de bestuursopdracht om naar structuur oplossingen te kijken.</p>
<p>15. Extra zebra bij de hervormde kerk aanbrengen om de snelheid te remmen</p>	<p>Zebrapaden zijn bedoeld voor locaties waar regelmatig voetgangers oversteken. Als er weinig wordt overgestoken leidt het tot schijnveiligheid wanneer er toch een voetganger oversteekt. Een zebrapad is ook geen snelheidsremmer maar een voorziening voor voetgangers om met prioriteit zonder wachten over te kunnen steken. De locatie bij de kerk valt buiten de scope van de bestuursopdracht.</p>
<p>16. Rechtsaf verbod instellen op 'koeienrotonde' richting Laarderweg</p>	<p>Bij het instellen van verkeerstekens moet de wegbeheerder overleggen met de politie over de handhaving van de verkeersborden. Dit soort zachte maatregelen zijn door de politie niet te handhaven. Als er niet gehandhaafd wordt zal het bord massaal genegeerd worden waardoor er geen effect wordt bereikt. Daarnaast is het ook een structuurmaatregel omdat verkeer naar andere routes verwezen wordt die daarvoor geschikt gemaakt dienen te worden. Dit valt buiten de scope van de bestuursopdracht.</p>
<p>17. Rechtsaf verbod instellen op Noordersingel richting Laarderweg</p>	<p>Bij het instellen van verkeerstekens moet de wegbeheerder overleggen met de politie over de handhaving van de verkeersborden. Dit soort zachte maatregelen zijn door de politie niet te handhaven. Als er niet gehandhaafd wordt zal het bord massaal genegeerd worden waardoor er geen effect wordt bereikt. Daarnaast is het ook een structuurmaatregel omdat verkeer naar andere routes verwezen wordt die</p>

	daarvoor geschikt gemaakt dienen te worden. Dit valt buiten de scope van de bestuursopdracht.
18. Zwaar verkeer weren boven 10 ton	Als 16 en 17. Heeft ook gevolgen voor landbouwverkeer dat de weg dan niet meer mag gebruiken. Dit geeft allerlei problemen voor de lokale agrariërs van Eemnes.
19. Extra verkeerslichten plaatsen om de snelheid te remmen en Laarderweg doorstroming autoverkeer te verminderen zodat men andere route neemt	Verkeerslichten zijn bedoeld om drukke verkeersstromen onderling te regelen en niet om de doorstroming te belemmeren. Het plaatsen van extra verkeerslichten is daarom geen goed idee.
20. Verbind de Laarderweg oost met de Noordersingel met een afgebogen voorrangskruispunt. Dit bevordert dat men ipv Laarderweg de Noordersingel gaat gebruiken	Uit tellingen blijkt dat de grootste herkomst en bestemmingsrelatie van autoverkeer juist is tussen Noordersingel en de Laarderweg West. Het instellen van een afgebogen voorrang tussen Laarderweg Oost en Noordersingel neemt die relatie niet weg en zal weinig effect hebben op de routekeuze die verkeer op de Laarderweg aanhoudt.
21. De Laarderweg is een doorgaande weg en dat moet zo blijven.	Dit is in lijn met de bestuursopdracht.
22. De bajonet Braadkamp Noordersingel moet een rotonde worden	Er is onvoldoende ruimte om een rotonde te realiseren.
23. De fietsstroken doorzetten op Laarderweg in combinatie met verkeer van rechts heeft voorrang.	Dit is in strijd met de richtlijnen CROW. Of de fietsstrook wordt onderbroken en bestuurders van rechts gaan voor. Of de voorrang is geregeld en de fietsstrook loopt door. Een combinatie kan niet en wordt nooit toegepast.
24. Bredere stoep realiseren op de Laarderweg bij de Veldweg	De bestuursopdracht gaat uit van groot onderhoud waarbij de bandenlijnen van trottoirs en parkeerstroken blijven zoals deze is.
25. Betaald parkeren invoeren bij winkelcentrum dan pakt men meer de fiets ipv auto en wordt de Laarderweg rustiger	Dit valt buiten de scope van de bestuursopdracht.
26. Bij verkeerslichten Bonipad rijden fietsers op het voetpad dat is niet veilig en moet worden veranderd	Dit is een gekend probleem van de huidige inrichting wat we met een betere oversteek oplossing aan willen pakken.
27. Lidl verplaatsen zorgt voor minder verkeer	Dit valt buiten de scope van de bestuursopdracht en het mandaat van de gemeente.
28. Stoppen met bouwen als er geen structurele oplossing komt om hoeveelheid autoverkeer op Laarderweg te beperken	Dit valt buiten de scope van de bestuursopdracht Laarderweg.

29. Meer parkeren langs de Laarderweg realiseren	De bestuursopdracht gaat uit van groot onderhoud waarbij de bandenlijnen van trottoirs en parkeerstroken blijven zoals deze is.
30. Parkeren aan zuidzijde Laarderweg verwijderen. Dit zorgt voor onoverzichtelijke verkeerssituaties	Het toevoegen of verwijderen van parkeren valt buiten de scope van de bestuursopdracht. We kijken wel naar het verbeteren van de verkeersveiligheid en zicht op zijstraten.
31. Hoge drempels plaatsen op alle kruispunten is nodig om de snelheid terug te brengen	Hoge drempels zorgen voor een lagere snelheid. We zullen ook oog moeten hebben voor trillingen en hinder die direct aanwonenden daarvan ondervinden.
32. Voetpad Zuidersingel ontbreekt waardoor fietsers tussen Laarderweg en tunnel vierkante bosje op het fietspad moeten lopen	Het klopt dat dit voetpad ontbreekt en een begrijpelijke vraag. In kader van werkzaamheden HOV halte Eemnes is het voetpad deels aangelegd langs fietspad Zuidersingel. Valt eigenlijk buiten de scope van de bestuursopdracht. We overwegen of we dit mee kunnen nemen omdat het een ontbrekende schakel is.
33. Laarderweg landbouwverkeer vrij maken in combinatie met(te) krappe bochten op Noordersingel voldoende verbreed worden, voor vrachtautoverkeer en landbouwverkeer	Valt buiten de scope van de bestuursopdracht. Bij het tot stand komen van het GVVP 2017 viel een verbod op Landbouwverkeer niet echt in goede aarde bij de lokale agrariërs.
34. zorg voor een visuele „drempel“ bij de rotonde, zodat Noordersingel de meest logische route wordt	Onderdeel van de bestuursopdracht is om naar de rotonde te kijken. We kijken naar een veiligere aansluiting en proberen voor de fietsers en voetgangers meer veiligheid te bieden.
35. Uit de inhoud van de uitnodigingsbrief maak ik op dat er mogelijk klinkers toegepast gaan worden. Dat is een slecht idee vanwege de geluidemissie van motorvoertuigen die hoger is op een klinkerbestrating. Daarnaast veroorzaakt gebruik van klinkerbestrating de infiltratie van regenwater in de bodem wat ongewenst is ivm de hoge grondwaterstand	We nemen dit mee in de overwegingen.
36. Breng belijning aan op aansluiting Noordersingel op Laarderweg om te voorkomen dat men binnendoor de bocht neemt.	Autoverkeer is in gedeelde ruimte lastig te sturen. Men neemt even snel de kortste en snelste weg. Een streepmarkering gaat dat niet oplossen.

Schriftelijke reactie Fietsersbond

Ambitie Fietsersbond voor de Laarderweg

De Fietsersbond is van mening dat de Laarderweg veel en veel verkeersveiliger moet worden voor fietsers en voetgangers. Dat er veel autoverkeer rijdt betekent wat ons betreft niet dat de weg dan ook ingericht moet zijn voor de auto. Het is een weg die in principe slechts om bestemmingsverkeer vraagt; als deze te uitnodigend si zal er altijd doorgaand autoverkeer gebruik van blijven maken. Hierbij is het overigens de vraag wat men als 'doorgaand autoverkeer' beschouwd. Voor de Fietsersbond is dit autoverkeer met een herkomst of bestemming op de Laarderweg zelf, of de directe zijstraten. En zeker niet voor verkeer dat naar bestemmingen rijdt in wijken verder ten noorden en zuiden van de weg.

Daarnaast zijn wij van mening dat een verkeersluwe weg niet alleen over verkeersintensiteiten, maar juist ook over verkeersgedrag gaat. Over een lage rijsnelheid, en over het beleefd gedragen ten opzichte van zwakkere verkeersdeelnemers. Dit heeft alles te maken met prioritering van verkeersdeelnemers: wij vinden dat voetgangers en fietsers de primaire gebruikers moeten zijn van de weg, en autoverkeer hier te gast van gebruik kan maken. Welkom, maar niet met hogere rijsnelheden, met veel lawaai of met 'verdringend' gedrag.

Wij hebben vernomen dat de discussie op de bewonersavond dan ook ging of de weg een GOW50, GOW30 of ETW30 zou moeten zijn, waarbij de gemeente sterk leunde op het idee van een gebiedsontsluitingsweg. Wat de Fietsersbond betreft is de lage rijsnelheid cruciaal, waarbij een GOW30 of ETW30 denkbaar zijn. Tegelijkertijd vraagt een GOW30 om voorrangskruisingen bij vrijwel alle zijstraten. Dat vinden wij geen goed voorstel, omdat dat inhoudt dat de automobilist nog minder aanleidingen heeft om af te remmen, en daarmee de rijsnelheid stijgt en het rijgedrag mee

Oplossingsrichtingen:

1. Dat betekent voor ons dat we het liefste ruime fietsstroken willen zien van 2.0 m in rood asfalt, en daartussen klinkers voor de auto. Fietsers zijn dan pas echt geneigd ruim 2 aan 2 te fietsen, en auto's blijven hier eerder achter hangen, en halen niet te pas en te onpas in. Dit is in onze ogen wezenlijk anders dan de Wakkerendijk, die onlangs niet ten goede heringericht is. De te smalle fietsstroken en het zwarte asfalt voor de auto zorgt ervoor dat dit nog altijd een autoroute is waar fietsers in het gedrang komen.
2. Wij denken daarnaast dan drempels onmisbaar zijn, elke 60-80 meter. Hierbij stellen we voor om, net als de buurgemeenten (Baarn bijv.) een CROW klinkerdrempel met ontwerpsnelheid 20 km/h aan te leggen; de gereden snelheid over deze drempels is circa 25, en daarmee is de snelheid van de auto meer gelijk aan die van de fietser. De vaak gebruikte 30km/u drempels worden met 40 km/u gereden, en 50 km/u (asfalt)drempels met 60 km/u.
3. Kruisingen willen we het liefst gelijkwaardig zien, om het racebaan effect tegen te gaan. Wanneer men echt moet afremmen voor iedere zijstraat ontstaat een natuurlijk snelheid remmend effect. Dit si het belangrijkste pleidooi TEGEN een GOW30, waar alle kruisingen in de voorrang liggen en het zeer moeilijk is om snelheid te remmen. Bij de gelijkwaardige kruisingen zien wij het liefste verhoogde kruispuntplateaus, in klinkers, in een contrasterende kleur. Sommige (recent aangelegde) kruisingen zoals met de Minnehof zijn wat dat betreft niet goed aangelegd; hier lijkt het alsof de Laarderweg een voorrangsweg is, terwijl rechts gewoon voor gaat.
4. De vreemde 'middenlijn' ter hoogte van het winkelcentrum is onzinnig en voegt niets toe. Deze is niet bolgestraat, en voegt wat dat betreft weinig toe aan snelheidsremming. Bovendien geeft hij het idee dat men op een voorrangsweg rijdt. Dat mag eruit. Een pleinachtige invulling zoals ook voorgesteld, vinden we dan nog beter passend, alhoewel we de metalen 'nopjes' ter geleiding niet passend vinden. Geleiding van verkeer moet met veel sterkere objecten, zoals bomen en plantvakken.
5. Het middeneiland bij het fietspad bij de Boni mag blijven. Wat ons betreft zijn de verkeerslichten niet per se nodig, maar wanneer deze weggaan, dan is een langzaam



oversteek in de voorrang een must: een wegversmalling met drempel, VOP en fietsoversteek in de voorrang.

6. Aansluiting op de zuidersingel door de 2.0 m fietsstroken over te laten lopen in fietspaden. Maar wel zodanig dat auto's niet met 50 de straat in racen, en daarna achterkomen dat ze fietsers over het hoofd gezien hebben.

Een dergelijke indeling is steeds gangbaarder in Nederland. Als Fietsersbond Baarn-Eemnes hebben we ook in de buurt over zulk soort wegen geadviseerd in Baarn (Lepelaarstraat, onderdeel doorfietsroute, en zeer recentelijk de Eemnesserweg (als GOW30). Aandachtspunt is dat het ECHT beter moet dan de Wakkerendijk. We begrijpen ook het sentiment dat asfalt stiller is dan klinkers, en dat drempels trillingen veroorzaken. Echter; wanneer geen klinkers en geen drempels toegepast worden dan zal de rijsnelheid stijgen, en het comfort van de route ook. De Laarderweg blijft de meest directe route, en zal daarmee geen autoverkeer verdringen, of zelfs extra verkeer aantrekken. Dat levert bovendien weer extra overlast voor bewoners op. Daarom denken wij dat het de verkeerde concessies zijn. Een lage rijsnelheid en zo min mogelijk verkeer (bestemmingsverkeer) zorgt simpelweg voor het minste overlast. En daar horen klinkers en drempels bij.

Graag blijven wij betrokken bij het vervolg van het project.

Antwoord gemeente op reactie Fietsersbond

In lijn met wat de Fietsersbond aangeeft, gaat de gemeente voor een weginrichting die meer ruimte (en 'prioriteit') geeft aan fietsers. Zoals aangegeven is de insteek te kiezen voor een GOW30 inrichting voor de Laarderweg.

Ad 1. Fietsstroken ter breedte van circa 2 meter is in lijn met de gedachten van de gemeenten daarover. De rijstrook daartussenin kan flink smaller worden dan de huidige breedte van bijna 4,5 meter.

Ad 2. Snelheidsremming op de Laarderweg is nodig. Enerzijds doen we dat door meer ruimte te geven aan fietsers door bredere fietsstroken aan te brengen en een smallere rijstrook. Anderzijds blijven ook fysiek snelheid remmende maatregelen nodig zoals plateaus op kruisingen en mogelijk ook drempels op wegvakken. Daarbij heeft de gemeente ook oog voor mogelijke trillingen als gevolg van deze drempels / plateaus. Realisatie van klinkerdrempels met ontwerpsnelheid 20 km/h is niet realistisch. Omdat ook landbouwvoertuigen van de Laarderweg gebruik maken, leiden dergelijke drempels tot teveel trillingen. Bij het maken van een ontwerp voor de Laarderweg houdt de gemeente daar ook rekening mee.

Ad 3. Uitgangspunt van een GOW30 inrichting is inderdaad dat de voorrangssituatie op kruispunten geregeld is. Dat is met name in het belang van fietsers die daardoor beter beschermd worden voor verkeer vanuit zijwegen dat zodoende voorrang moet verlenen. De mogelijke neiging van autoverkeer om door de geregelde voorrangssituatie sneller te gaan rijden, kan worden beperkt door het nemen van de genoemde (visuele en fysieke) snelheid remmende maatregelen. Vanwege de zeer beperkte verkeersintensiteit op de zijwegen rekent verkeer op de Laarderweg in de huidige situatie al niet op verkeer van rechts. Daarom verleent verkeer vanuit de zijwegen vaak al voorrang aan verkeer op de Laarderweg ook al is dat niet verplicht. De inschatting is dat door het regelen van de voorrang de snelheid niet toeneemt ten opzichte van de huidige situatie.

Ad 4. De weginrichting van het deel ter hoogte van winkelcentrum De Minnehof functioneert grotendeels naar behoren. De lijn in de bestrating zien wij niet als problematisch en zal niet wijzigen. De focus voor de verbeteringen op dit wegvak gaat uit naar:

- Het zebrapad
- De fietsdoorsteek langs de boom richting Noordersingel



Gemeenschappelijke regeling Blaricum, Eemnes en Laren

Zuidersingel 5,
3755 AZ Eemnes

Postbus 71,
3755 ZH Eemnes

t. 035 7513 111
f. 035 7513 101

info@belcombinatie.nl
www.belcombinatie.nl

- Het voorkomen van oprijdend verkeer naar het voetgangersgebied van het plein.

Ad 5. Het verkeerslicht bij de oversteek ter hoogte van Boni is verouderd en wordt verwijderd. De gemeente beraadt zich nog op de wijze van herinrichting van de oversteek.

Ad 6. Het deel van de Laarderweg richting de rotonde ter hoogte van de Zuidersingel is zeer breed vormgegeven. Versmalling van dit wegvak is een manier om de snelheid hier te verlagen. Bredere fietsstroken overgaand in fietspaden langs de Zuidersingel hoort daarbij. De inrichting van de rotonde is ook voor verbetering vatbaar. Waar fietsers daar nu in twee richtingen omheen mogen fietsen kan dat gewijzigd worden door een eenrichting-fietspad daar omheen te realiseren. Dat is veiliger omdat deze inrichting gangbaarder is waardoor gedragingen van fietsers voorspelbaarder worden voor kruisend autoverkeer. Daarnaast wordt het passeren in tweerichtingen op de smalle fietspaden steeds lastiger door het gebruik van bijvoorbeeld bakfietsen en Stints op het fietspad.

Vervolgtraject

Bovenstaande reacties worden zoveel mogelijk meegenomen bij het opstellen van een schetsontwerp. Dit schetsontwerp wordt voor de zomer 2024 aan de inwoners gepresenteerd waarbij ook de dilemma's uit de reacties in beeld worden gebracht en keuzes worden toegelicht.



Gemeenschappelijke regeling Blaricum, Eemnes en Laren

Zuidersingel 5,
3755 AZ Eemnes

Postbus 71,
3755 ZH Eemnes

t. 035 7513 111
f. 035 7513 101

info@belcombinatie.nl
www.belcombinatie.nl