



EEMNES

GVVP

Versie: definitief
Datum: 18-10-2017





HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: GVVP Eemnes

Referentie: T&PBE8839-101-100R001D0.1

Versie: 1.0/Finale versie

Datum: 18 oktober 2017

Projectnaam: Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen Blaricum, Eemnes en Laren

Projectnummer: BE8839-101-100

Auteur(s): Jos Hengeveld, Erik Groot Karsijn, Ymkje Veldman

Opgesteld door: Ymkje Veldman en Erik Groot Karsijn

Gecontroleerd door: Jos Hengeveld

Goedgekeurd door:

Classificatie

Open



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Proces en aanpak	2
2	Huidige situatie	4
2.1	Verkeersveiligheid	8
2.2	Demografie	9
3	Beleidskaders en ontwikkelingen	11
3.1	Nationale en regionale beleidskaders	12
3.2	Regionale infrastructuurle ontwikkelingen	13
3.3	Lokale beleids- en afsprakenkaders	14
3.4	Lokale ruimtelijke en infrastructuurle ontwikkelingen	15
4	Knelpunten	16
4.1	Inleiding	17
4.2	Verkeersveiligheid	17
4.3	Fiets	18
4.4	Snelheid	19
4.5	Parkeren	20
4.6	Voetgangers	21
4.7	Verkeersregelinstallaties	22
4.8	Openbaar vervoer	23
4.9	Overig	24
4.10	Samenvatting aandachtspunten	25
5	Evaluatie GVVP 2011-2015	27
5.1	Gemotoriseerd verkeer	27
5.2	Openbaar vervoer	27
5.3	Langzaam verkeer	27
5.4	Paarden	27
5.5	Monitoring en communicatie	27
6	Vertaling naar ambities en doelstellingen	29
6.1	Visie en doelstelling	29
6.2	Van ambities naar maatregelen	30

7	Wensbeelden verkeersstructuur	33
7.1	Auto	33
7.2	Vrachtverkeer	40
7.3	Fiets	41
7.4	Voetganger	46
7.5	Openbaar vervoer	47
7.6	Landbouwverkeer	49
7.7	Paarden	50
7.8	Hulpdiensten	51
8	Flankerend beleid	53
8.1	Schoolzones	53
8.2	Educatie en voorlichting	53
8.3	Mobiliteitsmanagement	54
8.4	Handhaving	54
8.5	Monitoringsprogramma tellingen	55
8.6	Omgevingswet	55
9	Maatregelen	56
9.1	Auto	57
9.2	Vrachtverkeer	58
9.3	Fiets	59
9.4	Voetganger	60
9.5	Openbaar Vervoer	61
9.6	Landbouwverkeer	61
9.7	Paarden	62
9.8	Flankerend beleid	62
9.9	Longlist	64
9.10	Maatregellijst naar prioriteit & vervoerswijze	66



Bijlagen

- Bijlage 1: Kaartbeelden geregistreerde ongevallen
- Bijlage 2: Stand van zaken actieprogramma GVVP 2011-2015
- Bijlage 3 Notulen Ronde - 24 Februari 2017
- Bijlage 4 Notulen stakeholdersavond 4 april 2017
- Bijlage 5 Model aanpak veilig fietsen
- Bijlage 6 besluitenlijst Ronde 2 oktober 2017
- Bijlage 7 De Omgevingswet
- Bijlage 8 Voorbeelden inrichting Laarderweg
- Bijlage 9 Ontwerp Bajonet Braadkamp - Laarderweg - Noordersingel
- Bijlage 10 Duurzaam veilig
- Bijlage 11 Reactienota n.a.v. vragen en opmerkingen Ronde 2 oktober 2017

Samenvatting

Het GVVP 2017-2021 stelt een aantal samenhangende verbeteringen voor met betrekking tot verkeer en vervoer in Eemnes. Daarbij zijn drie ambities leidend:

- betrouwbare (toekomst vaste) bereikbaarheid, waarbij de fiets een snelle ontwikkeling doormaakt
- verbetering van verkeersveiligheid
- verbetering van de leefbaarheid

Op grond van uitgebreide analyse op basis van input vanuit de inwoners, het vorige GVVP en de wensbeelden voor de verschillende vervoerswijzen zijn maatregelen vastgesteld. Doel hiervan is om te komen tot een zo optimaal mogelijke situatie voor alle vervoerswijzen waarbij zoveel mogelijk knelpunten worden opgelost. Een overzicht van de kosten en prioritering wordt daarbij gekozen voor een aantal concrete maatregelen.

Doorstroming Zuidersingel waarborgen; op termijn deze doortrekken

De verkeersafwikkeling op de Zuidersingel moet worden verbeterd in samenhang met de toekomstige HOV-halte. In de toekomst kan de Zuidersingel worden doorgetrokken, ten behoeve van (en ten laste van) het project Zuidpolder en eventueel ten zuiden daarvan.

Afwaardering Laarderweg (inclusief aanleg rotonde t.h.v. de Braadkamp)

De Laarderweg wordt verder afgeschaald en daardoor iets minder aantrekkelijk voor sluipverkeer. Geluidhinder moet afnemen, veiligheid voor langzaam verkeer neemt toe. Het kruispunt met de Noordersingel/Braadkamp wordt een rotonde. De Laarderweg wordt op een aantal plekken makkelijker voor langzaam verkeer om over te steken. Vrachtverkeer wordt van de Laarderweg geweerd. Landbouwverkeer krijgt andere oost-west routes (op korte termijn aan het einde van de Meentweg naar de Gooyerweg, door verbetering van de brug).

Herinrichting Wakkerendijk

De Wakkerendijk wordt opnieuw ingericht, 30 km/u tot het Wilgenpad, 50 km/u verder naar Baarn. Het kruispunt met Laarderweg en Meentweg wordt aangepast. De parkeerplaatsen direct na de bocht met de Laarderweg vervallen en komen in de onmiddellijke nabijheid terug. De rijbaan voor auto's wordt versmald, waardoor meer ruimte komt voor snelle en langzame fietsers, en voor voetgangers en paarden.

Uniforme inrichting veilige schoolomgeving

Schoolpad 1 wordt weer in gebruik genomen voor basisonderwijs. In het kader van de gebiedsvisie Hilt-Eemhof zijn er klachten gekomen over het halen en vooral brengen. Het voorstel is de omgevingen van scholen goed en veilig in te richten met oog voor de leefbaarheid voor omwonenden.

Een aantal maatregelen zijn wel opgenomen in wensbeelden, maar worden niet voorgesteld. De belangrijkste:

- aaneensluitende fietsroute langs de singels
- kindlinten uitbreiden tot het huis van Eemnes
- vraagafhankelijk openbaar vervoer (regiotaxi, belbus) onderzoeken

Het totaal aan maatregelen overstijgt het beschikbaar budget. Voorgesteld wordt de maatregelen uit te voeren met hoge prioriteit. Financieel betekent dit voor de uitvoering van het GVVP dat in de looptijd van de komende 4 jaar circa 1,9 miljoen euro wordt geïnvesteerd.



1 INLEIDING

GVVP EEMNES



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Eemnes hecht veel belang aan een veilige en prettige leefomgeving. Een goed netwerk van verkeer en vervoer hoort daarbij. Daarom wil de gemeente Eemnes een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) voor de periode 2017-2021 opstellen.

Het GVVP beschrijft de langetermijnvisie van de gemeente op verkeer en vervoer. Het plan schetst onder andere de gewenste infrastructuur met aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid voor alle type verkeer: bussen, vrachtauto's, auto's, fietsers en ook de voetgangers. Ook beschrijft het GVVP op hoofdlijnen welke maatregelen hiervoor nodig zijn. Samen vormt dit de leidraad voor investeringen in de komende jaren.

De gemeente wil beschikken over een zelfstandig GVVP, maar het opstellen daarvan gebeurt gelijktijdig en in samenhang met dat van de andere partners binnen de BEL combinatie.

1.2 Proces en aanpak

Het proces om tot een GVVP te komen is opgedeeld in twee delen. De voor u liggende rapportage bevat een deel A en een deel B van het proces.

Deel A: Inventarisatie en ambities

Vanaf november 2016 is gewerkt aan het eerste deel van dit rapport. Daarbij zijn de volgende zaken in beeld gebracht:

- De huidige en toekomstige verkeerssituatie bij ongewijzigd beleid.
- De kaders die uit relevant beleid vloeien.
- De effecten en actualiteit van doelstellingen en maatregelen uit bestaand beleid.
- De knelpunten die de inwoners van Eemnes in de praktijk ervaren (verzameld door middel van een online enquête in november/december 2016).

Uit het beeld dat hieruit is ontstaan zijn concrete doelstellingen geformuleerd. Het is van belang dat deze ambities en doelstellingen worden gedragen door bestuur en inwoners. De inventarisatie en ambities (Deel A) zijn daarom behandeld in een Ronde op 24 februari 2017 (zie bijlage 3), waarna bijstelling en aanscherping heeft plaatsgevonden.

Deel B: Wensbeelden en maatregelen

De ambities en doelstellingen uit het eerste deel vormen het beleidskader, op basis waarvan een verdere concretisering heeft plaatsgevonden. Daartoe zijn de volgende zaken uitgewerkt:

- Uitwerking wensbeelden, structuren en routes per relevante doelgroep en/of thema.
- Formuleren oplossingsrichtingen en integrale afwegingen.
- Opstellen maatregelpakket.

Bij de verdere uitwerking is nauw samengewerkt met (een afvaardiging van) burgers en belangengroepen. Hiertoe heeft een stakeholdersavond plaatsgevonden op 4 april (zie bijlage 4), waarvoor in diverse partijen¹ zijn uitgenodigd. Het uiteindelijke resultaat wordt wederom voorgelegd aan alle stakeholders, middels de Ronde op 2 oktober 2017 (zie bijlage 6).

¹ Brandweer, politie, veiligheidsregio, buurt- en bewonersverenigingen, E100, schoolbesturen, ondernemersverenigingen, sportverenigingen, provincie, busmaatschappijen, KvK, VVN, Fietsersbond, ANBO, Cumela, Platform Gehandicapten Eemnes en Woonadvies Commissie Eemnes.



Deel A: Inventarisatie

GVVP EEMNES

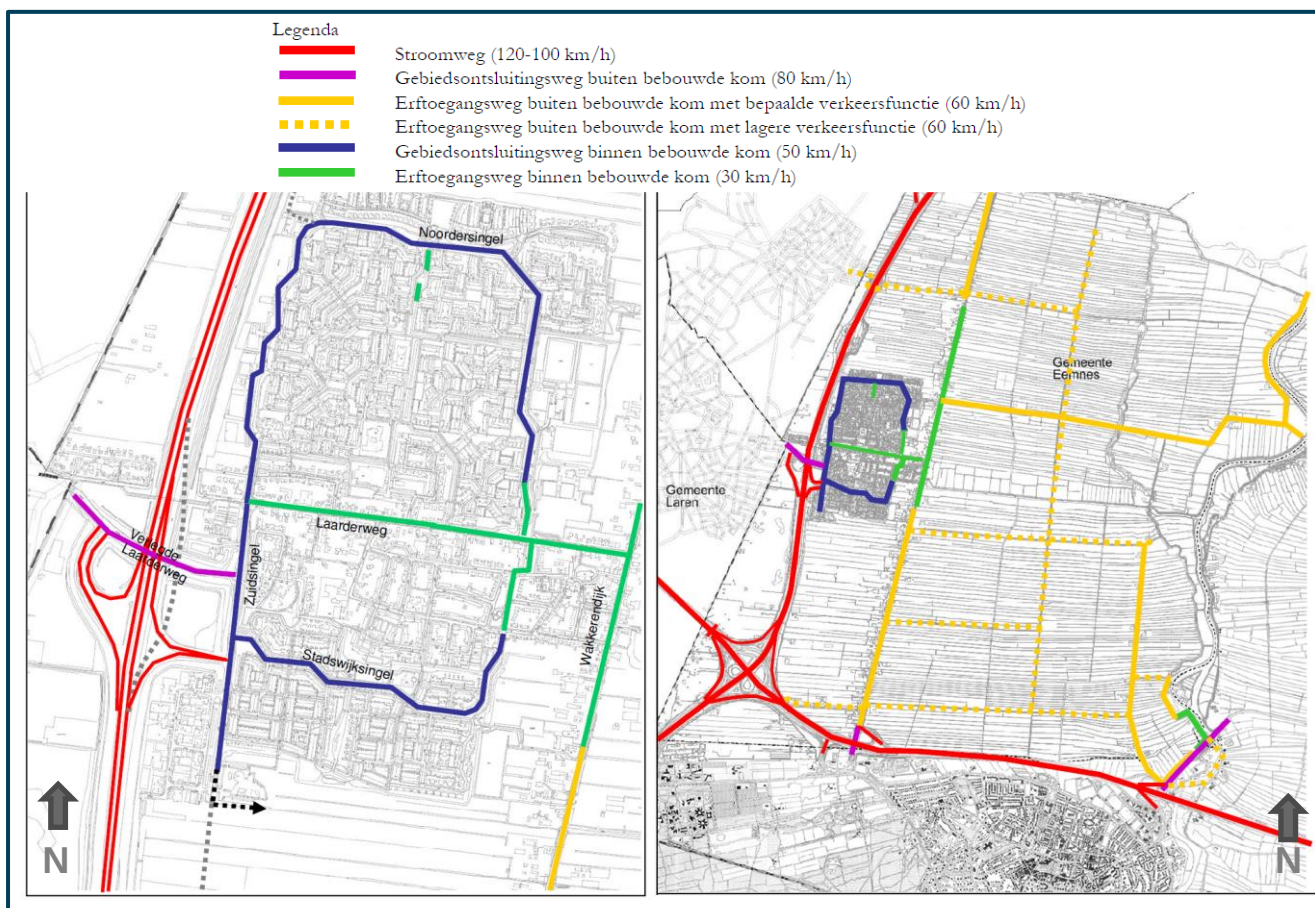


2 HUIDIGE SITUATIE

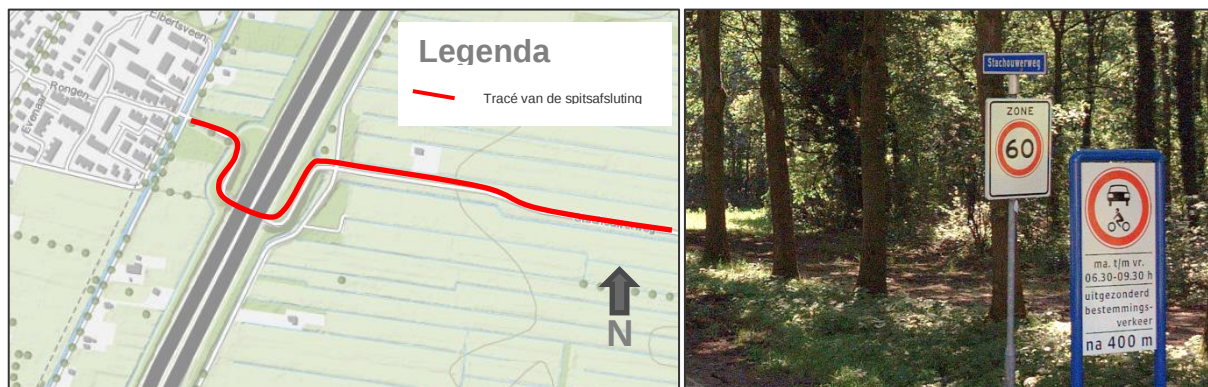
GVVP EEMNES

Gemotoriseerd verkeer

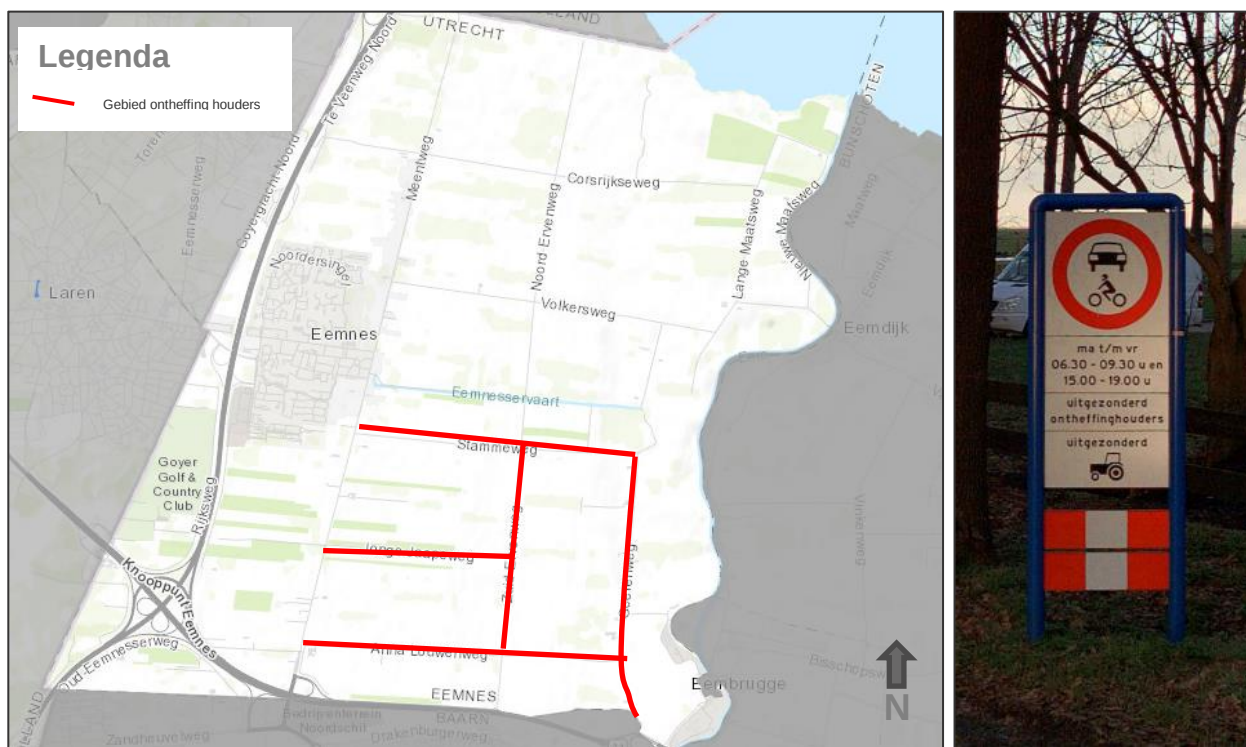
De A27 en A1 bepalen voor een groot gedeelte het beeld van de autostructuur. De aansluiting Eemnes vanaf de A27 is de belangrijkste toe- en afrit voor Eemnes (en Laren). Vanaf deze aansluiting wordt het verkeer via de Verlegde Laarderweg en de Zuidersingel verdeeld over de kern. Aan de zuidkant wordt de nieuwe woonwijk Zuidpolder en een uitbreiding van het bedrijventerrein Zuidbuurt gerealiseerd, welke via de Zuidersingel richting A27 en de kern van Eemnes is ontsloten. De Laarderweg doorsnijdt als 30 km/uur weg het dorp (en het dorpshart). De verkeersintensiteiten op de weg zijn relatief hoog voor een verblijfsgebied. De Wakkerendijk met oude lintbebouwing verbindt Eemnes met de A1 en Baarn. Ten oosten van de kern Eemnes ligt vooral agrarisch gebied met bijbehorende polderwegen. In Eemnes geldt op de Stachouwerweg vanaf Blaricum een spitsafsluiting (maandag t/m vrijdag tussen 06:30u en 09:30u). Hierbij is het niet toegestaan dat gemotoriseerd verkeer (m.u.v. bestemmingsverkeer) de Stachouwerweg gebruikt, zie figuur 2.1a. In Zuidpolder (figuur 2.1b) is het alleen toegestaan voor ontheffingshouders om de Stammeweg, Anna Louwenweg, Jonge Jaap ew eg, Zuid Ervenweg en Geerenweg in te rijden.



Figuur 2.1: links wensbeeld wegcategorisering binnen de bebouwde kom van Eemnes en rechts het wensbeeld van de wegcategorisering in de gehele gemeente Eemnes. Bron: GVVP 2011.



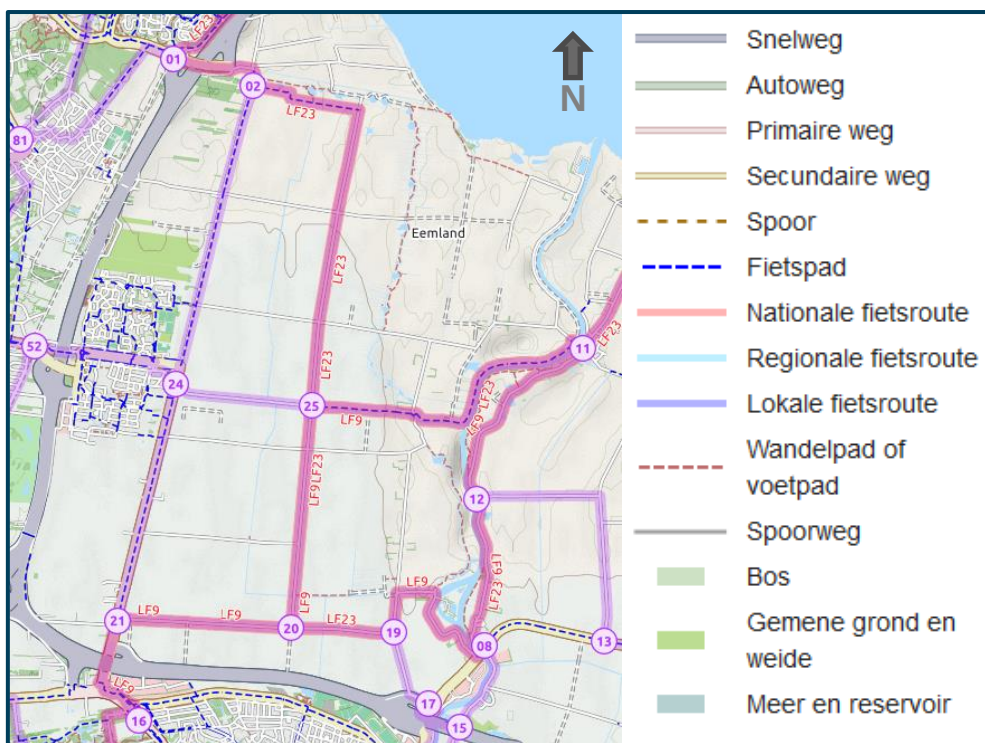
Figuur 2.1a: Spitsafsluiting Stachouwerweg waarbij de rode lijn (links) het tracé van de spitsafsluiting aangeeft. Rechts de bebording ter ondersteuning van de spitsafsluiting.



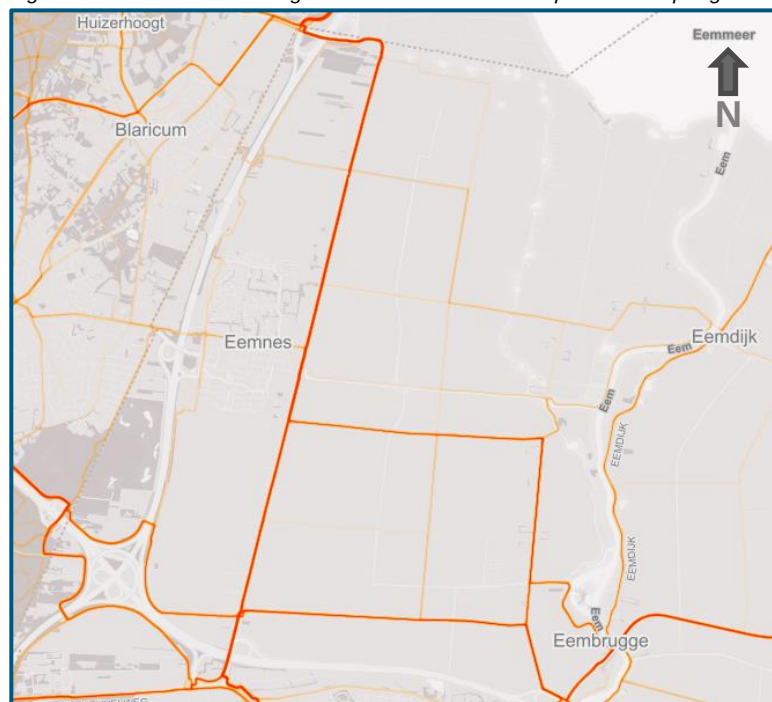
Figuur 2.1b: Eén van de wegen in het buitengebied van Eemnes welke alleen toegankelijk is voor ontheffing houders. De rode lijnen (links) geven het gebied van de ontheffing houders aan. Rechts de bebording ter ondersteuning van het inrijverbod.

Langzaam verkeer

Eemnes heeft een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer. Er is één fietsroute die de clusterschool, sporthal De Hilt, de basisscholen De Hobbitstee, Noorderlicht en de locatie van het voormalige winkelcentrum Eemhof met elkaar verbindt. Deze route is vrijwel geheel vrijliggend uitgevoerd. Voor voetgangers zijn vrijwel overal voorzieningen aanwezig.



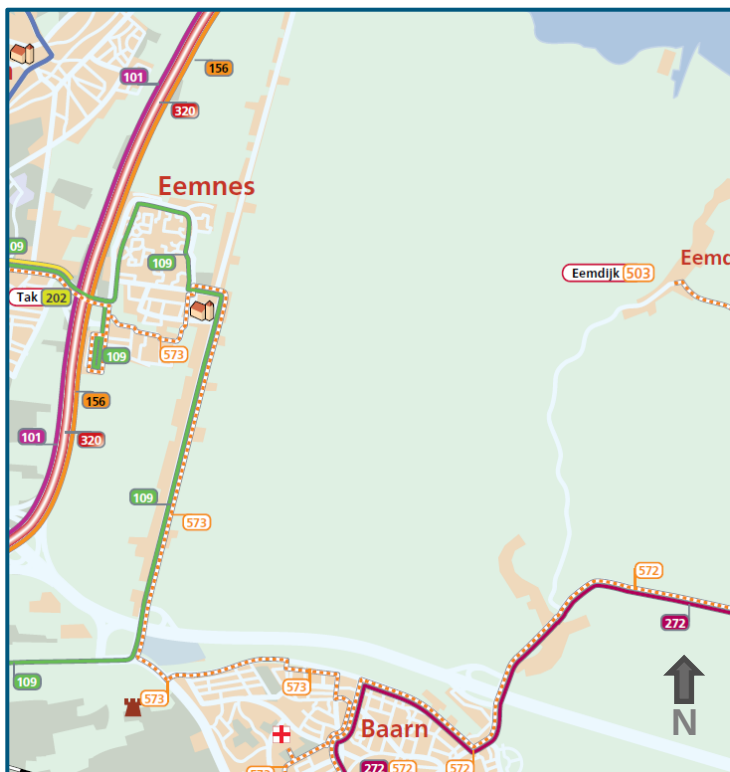
Figuur 2.2 Fietsnetwerk in de gemeente Eemnes. Bron: Openstreetmap.org.



Figuur 2.3: Intensiteit recreatief fietsgebruik gemeente Eemnes. Bron: Strava Heatmaps.

Openbaar vervoer

Eemnes wordt twee keer per uur aangedaan door de regionale buslijn 109, die rijdt vanuit Hilversum via Baarn, de Wakkerendijk, het Dorpshart, Noordersingel en het gemeentehuis door naar het Tergooi ziekenhuis Blaricum en verder naar station Naarden-Bussum. Daarnaast rijdt er op werk- en zaterdag overdag één keer per uur een buurtbus (lijn 573) van Soest via Baarn en de Wakkerendijk naar Eemnes en dan via het dorpshart naar Tergooi Ziekenhuis Blaricum. Deze bus rijdt via de Stadswijksingel in plaats van de Noordersingel.



Figuur 2.4: Buslijnenkaart Eemnes. Bron: Syntus Utrecht.

2.1 Verkeersveiligheid

Registratie van ongevallen

In totaal zijn er in de periode 2011 t/m 2015 160 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente Eemnes. Van die ongevallen vonden er 55 plaats op wegen die in beheer waren bij de gemeente Eemnes (en dus 105 op rijks-, provinciale en/of waterschapswegen). In bijlage 1 zijn kaartbeelden opgenomen van de ongevalslocaties.

Op de kaartbeelden ontstaat het beeld dat de ongevallen die zich hebben voorgedaan op de gemeentelijke wegen, zich vooral in het dorp hebben voorgedaan. Ook op de Wakkerendijk zijn een aantal ongevallen te betreuren geweest. Binnen de gemeente zijn er geen zogeheten “blackspots”, oftewel locaties waar binnen drie tot vijf jaar tijd tien verkeersongevallen plaatsvinden. Er waren in totaal 3 personen jonger dan 18 jaar betrokken bij deze ongevallen. Er hebben zich van 2011 t/m 2015 in totaal 6 ongevallen voorgedaan waar een (brom)fietser bij betrokken is geweest. Aanvullend blijkt dat er in 2016 en 2017 tot op heden 7 ongevallen hebben plaatsgevonden.

Dit zijn ongevallen die de politie heeft geregistreerd. Bij veel ongevallen, vooral die met uitsluitend materiële schade, komt tegenwoordig geen politie meer ter plaatse waardoor hiervan geen of slechts

beperkte registratie is. Het is zodoende niet (meer) mogelijk om trendanalyses uit te voeren. De geregistreerde ongevallen geven echter geen aanleiding voor een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid.

Trends met invloed op verkeersveiligheid

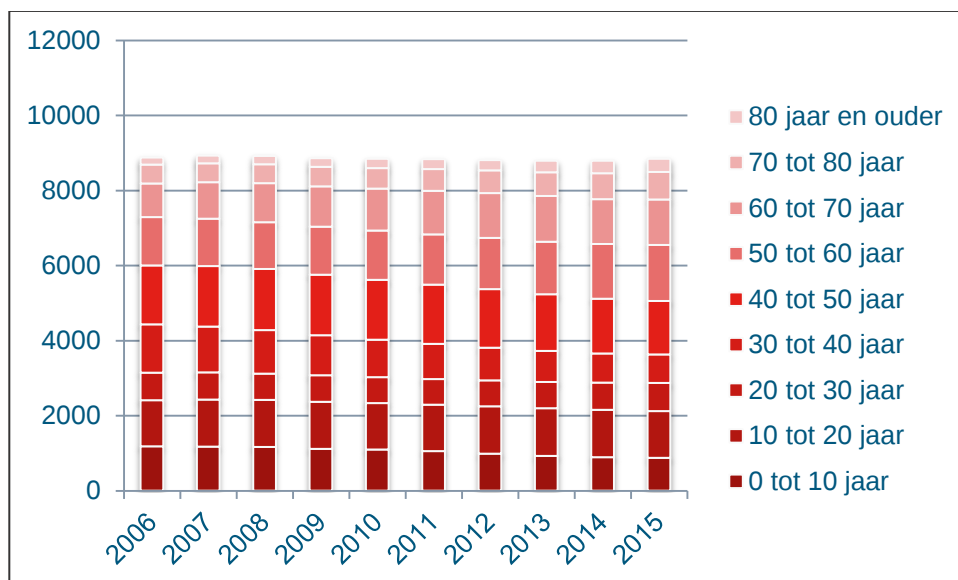
De elektrische fiets of e-bike wint al jaren aan positie. Het stoffige imago van de e-bike is afgeschud, waardoor er tegenwoordig ook door forenzen en zelfs middelbare schooljeugd gebruik van wordt gemaakt. De snelheden die gehaald worden met de e-bike zijn hoger dan met een normale fiets. De gevolgen van ongevallen zijn dan ook groter, voornamelijk onder ouderen.

In de afgelopen jaren is het gebruik van de smartphone in het verkeer (met name tijdens het fietsen) toegenomen. Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Cijfers hierover zijn nog niet beschikbaar, evenals de verdeling tussen ouderen en jongeren en de precieze gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid. Weinig mensen geven na een ongeval eerlijk aan dat ze afgeleid waren door hun smartphone.

Educatie en communicatie is een belangrijk middel om gebruikers bewust te maken van de risico's van de e-bike en het smartphonegebruik in het verkeer.

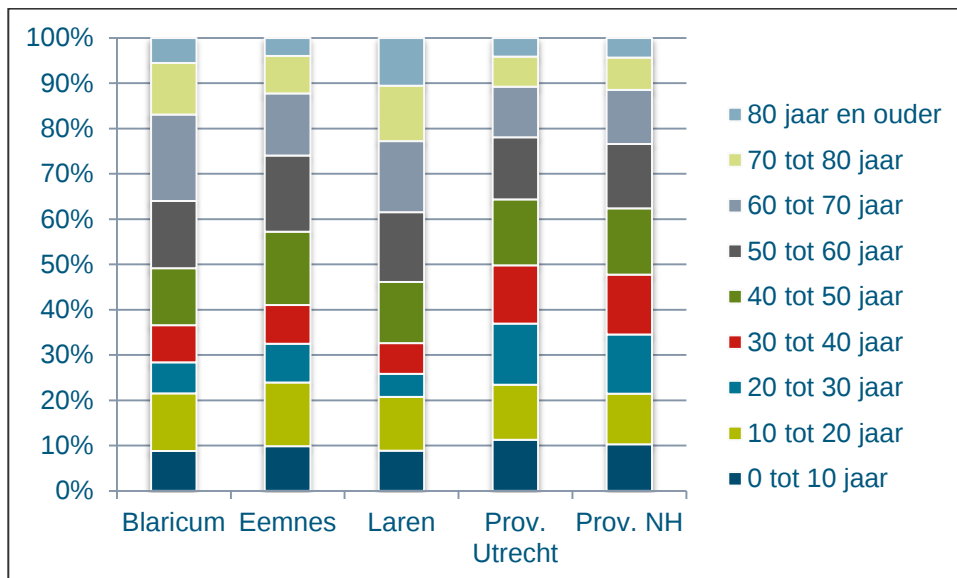
2.2 Demografie

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) kende de gemeente Eemnes in 2015 in totaal 8.842 inwoners. De ontwikkeling van de bevolkingsopbouw in de afgelopen jaren is weergegeven in figuur 2.4. Uit de figuur is op te maken dat de omvang van de bevolking sinds 2006 niet significant is gegroeid of gekrompen. Wel is te zien dat vooral het aandeel inwoners ouder dan 50 flink is gegroeid.



Figuur 2.4: Ontwikkeling bevolkingsopbouw Eemnes (bron: CBS).

De bevolkingsopbouw in 2015 is vergeleken met die van de andere BEL-gemeenten en de totalen voor beide provincies in figuur 2.5. Uit de figuur is op te maken dat een relatief groter aandeel inwoners jonger dan 50 jaar is dan in de andere BEL-gemeenten. Er is echter wel een relatief groter aandeel ouderen in Eemnes in vergelijking met de totalen van beide provincies.



Figuur 2.5: Vergelijking bevolkingsopbouw (bron: CBS).

Het Planbureau voor de Leefomgeving voorspelt in Eemnes richting 2030 stabiliteit in de omvang van de bevolking. De vergrijzing zet naar verwachting door. Het aandeel van de bevolking dat naar verwachting in 2030 de AOW-leeftijd heeft bereikt bedraagt 20-25%. Dat komt overeen met het gemiddelde in Nederland. De verwachte ontwikkeling van het aantal inwoners van 4 tot 12 jaar vertoont een sterke krimp van 10% of meer.

De verwachte vergrijzing en dat jongeren Eemnes verlaten vraagt voornamelijk om extra aandacht voor de minder mobiele inwoners.



3 BELEIDSKADERS EN ONTWIKKELINGEN GVVP EEMNES



In het kader van beleid en ontwikkelingen in en rondom de gemeente Eemnes zijn de vigerende plannen doorgenomen. Uit deze plannen zijn de relevante stukken in de onderstaande paragrafen opgenomen.

3.1 Nationale en regionale beleidskaders

Nota Mobiliteit (2004)

Het nationale verkeer- en vervoersbeleid is vastgelegd in de nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM 2004), waarin de doelen en kaders voor het verkeer- en vervoersbeleid tot 2020 worden beschreven. Het gaat er vanuit dat mobiliteit, zowel van personen als van goederen, een voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Het landelijk beleid is niet meer per definitie gericht op het tegengaan van de groei van de automobility, maar eerder op het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven. Het hoofddoel is het verbeteren van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het Rijk propageert en stimuleert daarom het selectief aanbieden van verschillende soorten bereikbaarheid, afhankelijk van behoefte, plaats en tijd. De verantwoordelijkheid, de middelen en de bevoegdheden voor dit beleid worden op een steeds decentraal niveau neergelegd. Dat geldt zowel voor de aanleg van infrastructuur en het openbaar vervoer als ook voor bijvoorbeeld een regionaal afgestemd parkeer- en fietsbeleid. Het verkeersveiligheidsbeleid blijft gericht op het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden, met een ambitieuze doelstelling van maximaal 750 doden en 12.250 gewonden in 2020. Nu de wegcategorisering conform Duurzaam Veilig ver is gevorderd komt de nadruk meer op de inrichting conform Duurzaam Veilig en educatie en handhaving te liggen (voor toelichting Duurzaam Veilig zie bijlage 10).

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

In 2012 is de nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In deze Structuurvisie wordt ingezet op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren. De gemeente valt binnen de Noordvleugel van de Randstad. Relevante ontwikkeling is met name het mogelijk maken van de drievoudige schaa sprong in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer (woningbouw, infrastructuur en groen/blauw), samen met betrokken overheden (RRAAM).

Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (2012)

De nationale verkeersveiligheidsdoelstelling is om het aantal verkeersdoden terug te brengen van 1.066 in 2002 tot maximaal 500 in 2020 en het aantal ernstig verkeersgewonden van 16.089 in 2002 tot maximaal 10.600 in 2020 (dit is een bijstelling van de doelen uit de Nota Mobiliteit 2004). Het behalen van de doelstellingen staat onder druk, waardoor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2012 in totaal 23 maatregelen heeft opgesteld om een extra impuls te geven aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Eén van de maatregelen is de afspraak met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) dat alle gemeenten uiterlijk eind 2013 een lokale aanpak Veilig Fietsen vaststellen. Hiertoe is in samenspraak met CROW-Fietsberaad de Modelaanpak Veilig Fietsen ontwikkeld, waarin een uniform en praktisch stappenplan wordt aangeboden. Gemeente Eemnes heeft dit destijds niet toegepast, maar wil hier in het kader van het GVVP nu wel aandacht voor hebben.

Mobiliteitsvisie Provincie Utrecht (2015)

De provincie Utrecht behoort tot de meest concurrerende regio's van Europa. Een goede bereikbaarheid van woon-, werk- en vrijetijdslocaties is van groot belang voor de kracht en aantrekkelijkheid van het gebied. De provincie wil zorgen voor een evenwicht tussen wonen, werken, recreëren, bereikbaarheid en natuurlijk en landschap. Dat vraagt een duurzame en integrale aanpak van het beleid. Er wordt ingezet op het versterken van bestaande netwerken, het onderling beter verbinden van diezelfde netwerken en vernieuwen door de doelen samen met partners te bereiken. Beleidskeuzes in de regio Midden-Nederland en de Noordvleugel van de Randstad zullen vaker in samenhang genomen worden via de gebiedsagenda en het BO-MIRT. Op het gebied van verkeersveiligheid streeft de provincie naar een continue dalende



trend in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inzet van verkeerseducatie op scholen.

OV Concessie streekvervoer Utrecht

Per december 2016 is het streekvervoer in de provincie Utrecht overgenomen door Syntus. De provincie wil met de nieuwe concessie de bereikbaarheid verbeteren en het openbaar vervoer efficiënter maken. Er gaan ook schonere bussen rijden met extra voorzieningen, zoals Wi-Fi en stopcontacten.

OV Concessie streekvervoer Gooi en Vechtstreek

Tot december 2019 is het streekvervoer in regio Gooi en Vechtstreek in handen van Connexxion. De lijndienst door Eemnes (109) valt binnen deze concessie.

De nieuwe omgevingswet

Met de nieuwe omgevingswet (zie bijlage 7) bundelt de overheid de regels voor ruimtelijke projecten, verkeerskundige projecten vallen hier vanzelfsprekend ook onder. De omgevingswet zal in 2019 in werking treden. De uitwerking van deze nieuwe wetgeving zal impact krijgen op het in de toekomst vast te stellen beleid en heeft om die reden effect op maatregelen en ontwikkelingen die na 2018 (in de uitvoeringsperiode van dit GVVP) worden uitgevoerd.

3.2 Regionale infrastructurele ontwikkelingen

Verbreding A27/A1

Rijkswaterstraat gaat maatregelen nemen op de A27/A1. De A27 tussen Utrecht-noord en knooppunt Eemnes krijgt een extra rijstrook in beide richtingen. Ook wordt er een ruimtereservering gemaakt voor een eventuele toekomstige uitbreiding, komt er een spitsstrook van Utrecht-noord tot aansluiting Bilthoven en wordt de aansluiting Hilversum aangepast. Op de A1 tussen aansluiting Bunschoten-Spakenburg en knooppunt Eemnes worden er in beide richtingen twee rijstroken toegevoegd. Er komen nieuwe geluidsschermen op de A27, tussen aansluiting Hilversum en knooppunt Eemnes en op de A1 ter hoogte van aansluiting Baarn-noord. De werkzaamheden starten medio 2017, met lichte verkeershinder. Vanaf voorjaar/zomer 2018 tot eind 2018 wordt het werk geïntensiveerd en kan extra verkeershinder ontstaan.

Het wegvak A27 ten noorden van knooppunt Eemnes valt buiten de scope van dit project. Dit maakt deel uit van de MIRT-verkenning "Bereikbaarheid Oostkant Amsterdam" (zie hierna).

MIRT verkenning A1 Muiderberg - Eemnes

Onderzoek wijst uit dat de A1 tussen Muiderberg en Eemnes op termijn een knelpunt gaat vormen. Het wegvak is daarom als verkenning opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het onderzoeksgebied is de 'ruit' Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. De bereikbaarheidsopgave is in het onderzoeksgebied onlosmakelijk verbonden met opgaven en ambities op het gebied van economie en landschap. Daarom worden voor deze thema's ook de opgaven en ambities onderzocht. Het onderzoek loopt tot begin 2017. Dan maken betrokken partners afspraken over de invulling van het vervolgtraject voor korte (2020), middellange (2028) en langere termijn (na 2028).

Programma VERDER

In VERDER werken gemeenten, provincie en het rijk samen om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Het programma richt zich met name op de driehoek A1, A27, A28. Onderdeel van het programma zijn onder andere de planstudies naar A27/A1, de Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken. Daarnaast is een regionaal maatregelpakket opgesteld, bestaande uit maatregelen voor fiets, OV en onderliggend wegennet. Eén van de maatregelen betreft de aanleg van HOV bushaltes langs de A27 bij de aansluiting Laren/Eemnes. Mogelijk gaan behalve buslijn 320 ook de lijnen 101 en 156 hier

stoppen, zodat een snelle verbinding naar Hilversum en via NS naar Utrecht ontstaat. De uitvoeringsperiode volgens de laatst bekende planning is 2019.

3.3 Lokale beleids- en afsprakenkaders

Collegeakkoord 2016-2018

In 2016 is een nieuwe coalitie gevormd tussen CDA, D66 en PvdA. In het coalitieakkoord worden de ambities voor deze collegeperiode benoemd. De Laarderweg zal verder worden afgewaardeerd tot een volledige 30 km/h weg. Voor het vracht- en landbouwverkeer zal dan eerst een goede alternatieve route moeten. In het HOV-dossier wordt binnenkort voor de halte westelijk t.o.v. de A27 een keuze gemaakt tussen twee varianten: de zogenaamde “geluidwal variant” (ten noorden van de Verlegde Laarderweg) en de zgn. Sprey-v.d.Berg variant, ten zuiden daarvan. De Wakkerendijk moet stiller en veiliger worden. Daarom is vooruitlopend op dit GVVP nu al besloten de komgrens te verleggen van de aansluiting met het Wilgenpad naar een punt juist ten noorden van de kruising met de Eikenlaan.

Gekoppeld hieraan zal op laatstgenoemd weggedeelte de wettelijke snelheidslimiet worden verlaagd van 60 naar 50 km/u. Verder is het de bedoeling dat het betreffende stuk Wakkerendijk in 2018 van stil asfalt wordt voorzien en dat aanvullende maatregelen worden getroffen om de veiligheid van voetgangers en fietsers op de Wakkerendijk te verbeteren. De bestaande spitsafsluitingen in de polder blijven gehandhaafd maar het is wel de bedoeling dat het ontheffingensysteem voor de spitsafsluiting wordt verlaten. Momenteel wordt onderzocht welke gevolgen dit eventueel zal hebben. De verbreding van de A27 en de A1 lopen, gezien vanaf Utrecht Noord, respectievelijk Bunschoten, tot aan het knooppunt Eemnes. Als daarmee een flessenhals ontstaat, kunnen files pal voor de kern van Eemnes het gevolg zijn. De coalitie wil maatregelen bepleiten die de milieueffecten van deze ontwikkeling beperken, bijvoorbeeld door een verdiepte aanleg, gecombineerd met verbreding

Voor het woongebied tussen de Hilt en de Eemhof wordt een gebiedsvisie ontwikkeld, in combinatie met de verplaatsing en ontwikkeling van de Hilt tot “Huis van Eemnes”, op een nieuwe locatie naast de brandweerkazerne aan de Noordersingel. Hierin is aandacht voor gespreid bouwen in diverse sectoren, welk recht doet aan het parkachtige karakter van de groenstructuur van de Noordbuurt en een veilige auto-ontsluiting voor het schoolgebouw.

Afspraken Realisatie-impuls 2.0

De provincie Utrecht en gemeente Eemnes zijn in april 2016 bestuurlijke afspraken overeengekomen om de voortgang in gezamenlijke projecten te versnellen en tot realisatie te komen. Er zijn afspraken gemaakt over de te volgen koers in de projecten HOV halte Eemnes-Laren, de parallelweg Wakkerendijk, lange termijnvisie ‘Poort van Baarn’, aanleg van een de fietsverbinding Te Veenweg-noord, verbeteren van de fietsroute Te Veenweg Zuid en het terugwinnen van de medio 2016 opgeheven buslijn 150 Almere – Utrecht, van de busconcessie Flevoland (Almere).

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

De gemeente heeft in 2015 beleidsregels vastgesteld voor het aanbrengen van oplaadinfrastructuur en het realiseren van parkeerplaatsen t.b.v. het opladen van elektrische voertuigen. Als er behoefte is aan oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte kan er daartoe een vergunningsaanvraag bij de gemeente worden ingediend. De gemeente plaatst in principe zelf geen oplaadpalen, maar neemt deze na een daartoe gedane aanvraag af bij de MRA (Metropoolregio Amsterdam).

Ontheffingenbeleid spitsafsluiting Zuidpolder

Voor de wegen in de Zuidpolder (gebied tussen Wakkerendijk, Eemnesser Vaart, Geerenweg en A1) geldt een gesloten verklaring voor alle gemotoriseerd verkeer op werkdagen van 6:30 - 9:30 uur en 15:00 - 19:00 uur. Er geldt een uitzondering voor landbouwvoertuigen. Bestemmingsverkeer komt in aanmerking



voor een tijdelijke of permanente ontheffing, volgens de beleidsregels die hiervoor in zijn vastgesteld (laatste wijziging 2011) In het collegeakkoord 2016-2018 is de ambitie opgenomen om het ontheffingenbeleid los te laten en over te gaan naar een “gesloten verklaring, uitgezonderd bestemmingsverkeer”.

3.4 Lokale ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen

Zuidpolder

Aan de zuidzijde van Eemnes wordt de woonwijk Zuidpolder gerealiseerd en wordt bedrijventerrein Zuidbuurt uitgebreid. In totaal gaat het om maximaal 500-525 woningen. De woningen en bedrijven leiden tot meer verkeer op het wegennet van Eemnes. De wijk en bedrijventerrein wordt nu voor gemotoriseerd verkeer volledig via de Zuidersingel ontsloten. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar een tweede ontsluiting van de Zuidbuurt. De enige optie die hieruit naar voren is gekomen en ook wezenlijk iets oplost, is doortrekking van de Zuidersingel, parallel via de A27, via de Eikenlaan naar de Wakkerendijk.

HOV in 't Gooi

De provincie investeert in een Hoogwaardige OV verbinding tussen Hilversum en Huizen. De route loopt vanuit Hilversum via de spoorlijn richting Amersfoort en vervolgens via de A27 naar de carpoolplaats annex busstation Blaricum. Tot slot vervolgd de bus zijn reis via Blaricum en Huizen naar het busstation Huizen, vice versa.

Volgens het huidige plan is er bij de Verlegde Laarderweg, nabij de toe- en afrit A27 Eemnes/Laren aan beide zijden van de A27 een P+R terrein met opstaphalte geprojecteerd, met ruimte voor ca. 30 en 20 auto's (resp. west- en oostzijde). De Verlegde Laarderweg wordt voorzien van een gecombineerd fiets-/voetpad. Zie ook onder 3.2 uit het programma “VERDER”.

Witte Bergen / Jack's Casino

Gemeente Eemnes is voornemens om mee te werken aan de vestiging van een casino bij hotel De Witte Bergen. In de huidige plannen wordt rekening gehouden met ongeveer 450 tot 600 bezoekers per dag, dat zal leiden tot een verkeerstoename van ca. 200 motorvoertuigen per etmaal die vrijwel geheel via het autosnelwegennet wordt afgewikkeld.

Drakenburgergracht

Gemeente Baarn heeft in 2015 ingestemd met de vestiging van een hotel en wellnesscentrum aan de Oud-Eemnesserweg, in de zuidoostelijke oksel van knooppunt Eemnes. Dit leidt tot een verwachte verkeerstoename van ca. 1.900 motorvoertuigen per etmaal, die zich verdelen over de verschillende toegangswegen. Mogelijk wordt de uiteindelijke uitwerking kleiner dan gepland.

Parallelweg Wakkerendijk / Poort van Baarn

Vooruitlopend op de ontwikkelingen rondom de aansluiting A1-Baarn / Escherrotonde, in het project Poort van Baarn (zie 3.1 Afspraken Realisatie-impuls 2.0). Zijn onder coördinatie met de provincie gesprekken gaande tussen bewoners, gemeente Baarn en gemeente Eemnes om de verkeersveiligheid op de Parallelweg Wakkerendijk te verbeteren.



4 KNELPUNTEN

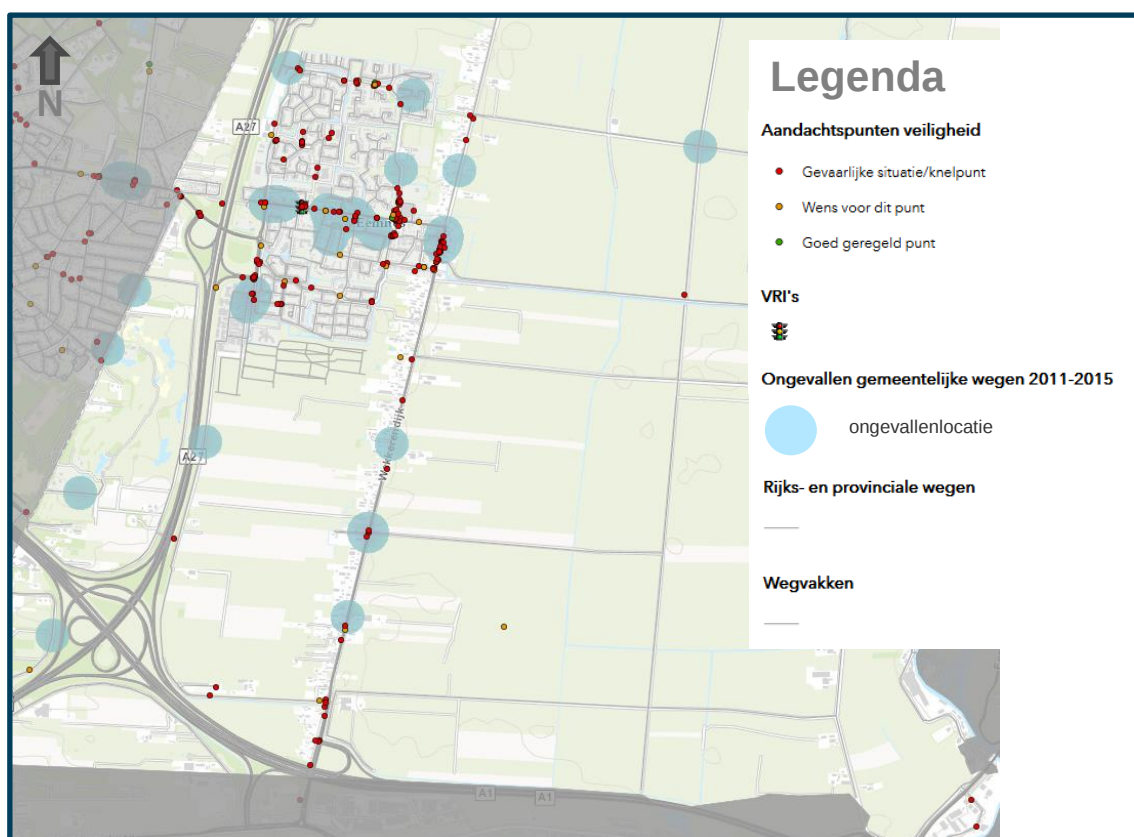
GVVP EEMNES

4.1 Inleiding

Inwoners van Eemnes hebben tussen half november en eind december 2016 de mogelijkheid gehad om wensen en knelpunten aan te geven via een digitale kaart². Op de kaart hebben zij de locaties van knelpunten en wensen aangegeven, hier en daar voorzien van een nadere omschrijving. Nadat iedere burger zijn/haar input heeft gegeven, zijn alle punten in diverse categorieën ingedeeld. De meeste klachten gingen over verkeersveiligheid, snelheid van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Onder andere deze categorieën zijn in de volgende paragrafen nader omschreven. De aflopende volgorde van de paragrafen is gebaseerd op de hoeveelheid knelpunten per categorie.

4.2 Verkeersveiligheid

De benoemde knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid in Eemnes gaan met name over onoverzichtelijke- en gevaarlijke situaties op wegvakken. Vooral de Wakkerendijk en de Laarderweg worden vaak genoemd als knelpunt. De situatie rondom het dorps hart en de daar aanwezige bajonetkruising zijn daarbij het meest benoemd. Andere veel genoemde knelpunten zijn de Laarderweg en de Wakkerendijk. Verder zijn de oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers volgens de inwoners van Eemnes gevaarlijk, vooral rondom de eerder genoemde wegen en de Noordersingel / Stadwijk singel / Zuidersingel. Deze en overige verkeersonveilige knelpuntlocaties zijn op de onderstaande kaart, figuur 4.1 weergegeven.

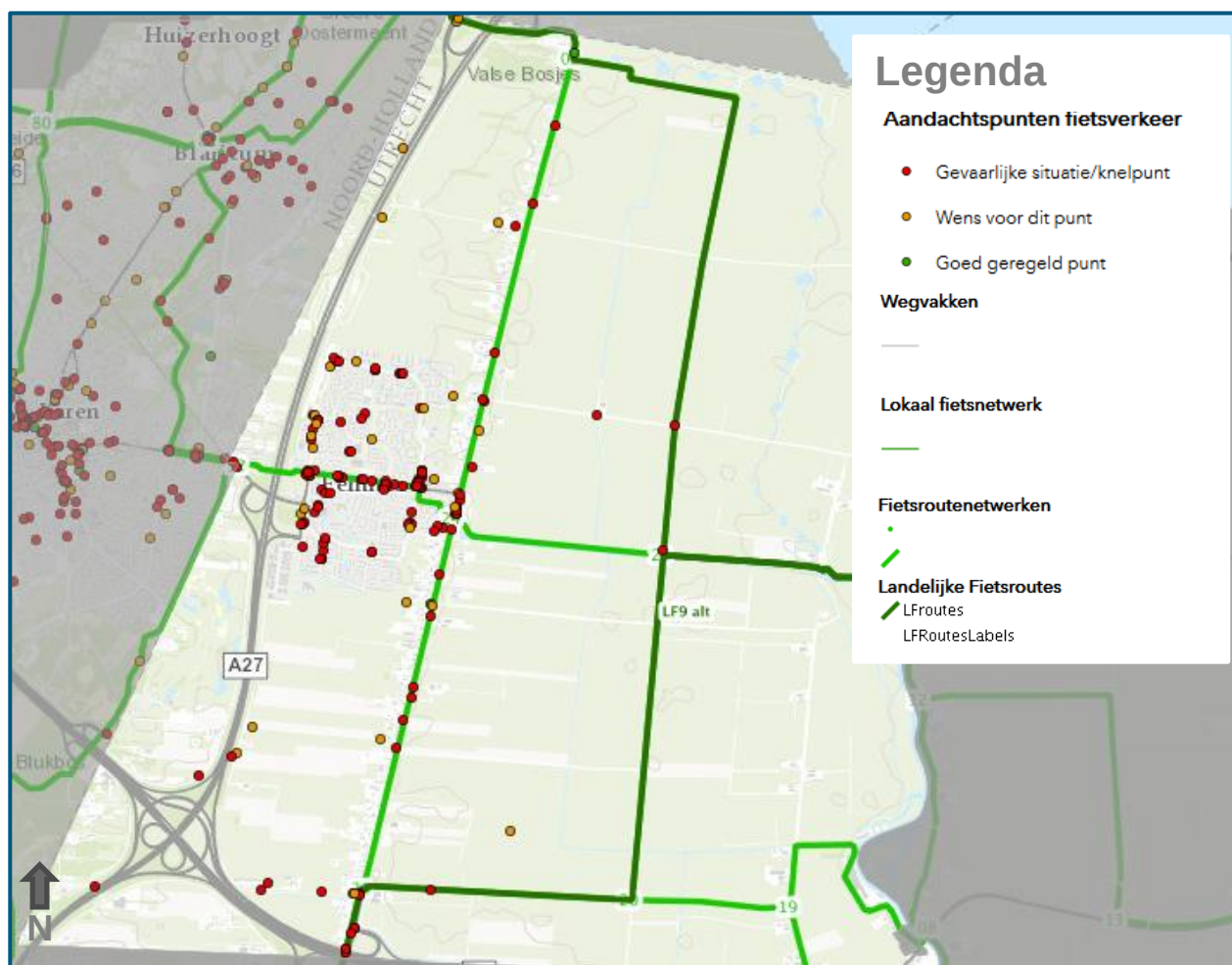


Figuur 4.1: Verkeersveiligheid in de gemeente Eemnes.

² http://www.geosolutions.nl/sites/BEL_Combinatie/

4.3 Fiets

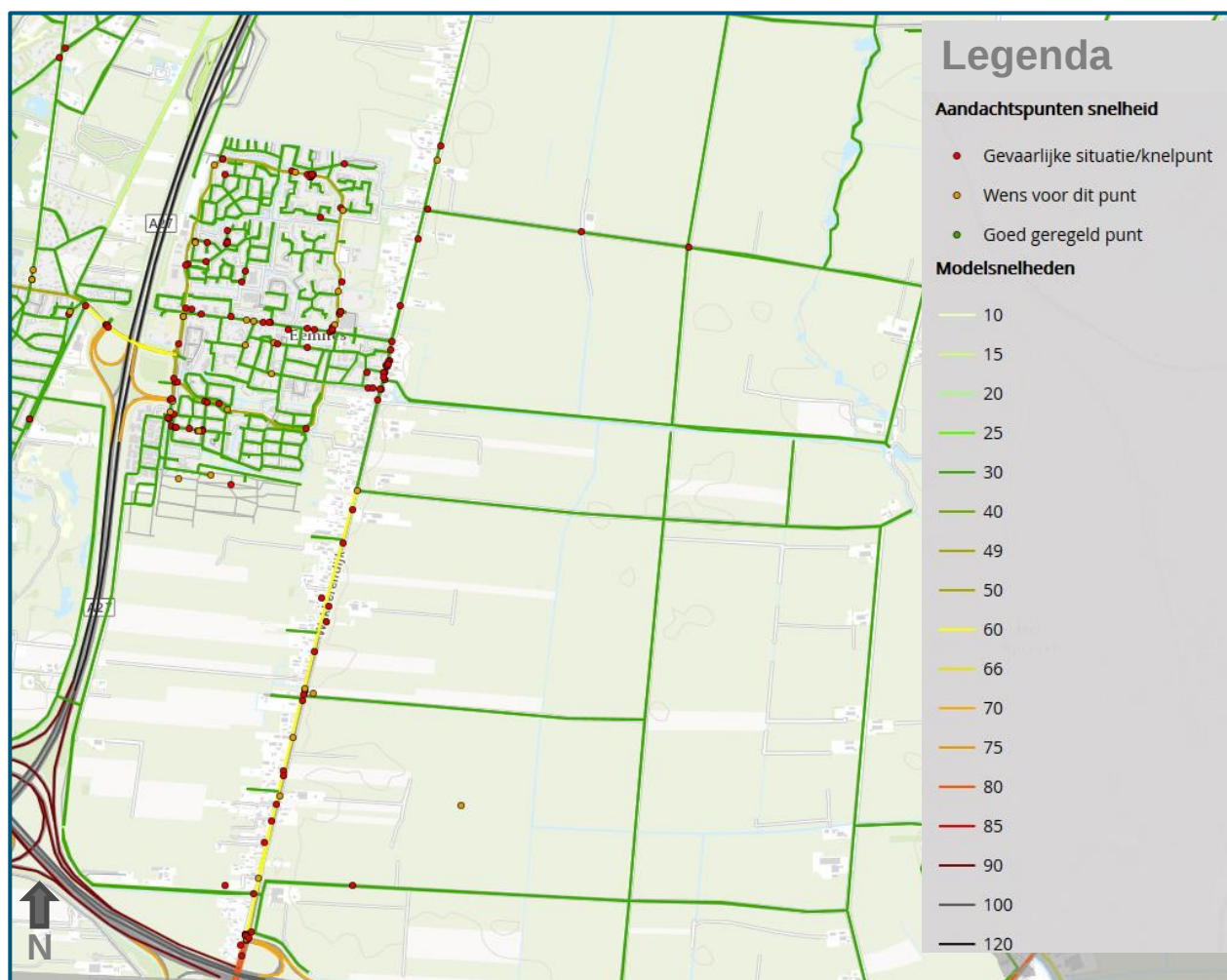
Veel inwoners van Eemnes gaven als knelpunt aan dat fietsers in Eemnes te weinig ruimte hebben op het bestaande wegennet. Het fietsnetwerk heeft geen goede verbindingen en er ontstaan vaak gevaarlijke situaties voor fietsers. De locaties welke het meest zijn genoemd, zijn de Wakkerendijk, de Laarderweg en de Noordersingel. Deze en overige knelpunten voor de fiets zijn in de onderstaande figuur 4.2 opgenomen.



Figuur 4.2: Fietsknelpunten in de gemeente Eemnes.

4.4 Snelheid

Op de kaart is meermaals als knelpunt aangegeven dat weggebruikers te hard rijden. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties voor de overige weggebruikers, naar de mening van de inwoners. Inwoners doen vaak de suggestie om drempels te plaatsen. Snelheid speelt vooral op de Wakkerendijk en de Laarderweg een grote rol. Deze en overige locaties zijn opgenomen in de onderstaande figuur 4.3.



Figuur 4.3: Snelheden en knelpunten in Eemnes.

4.5 Parkeren

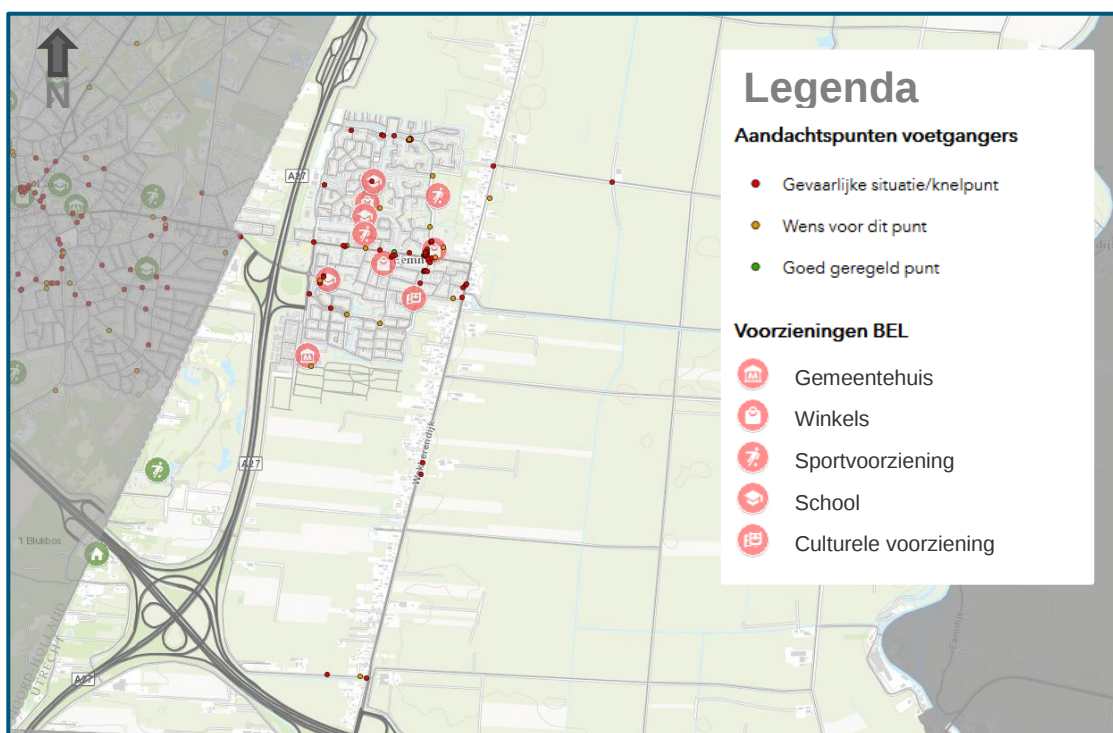
De inwoners gaven aan dat er meer handhaving nodig is omdat er veelvuldig fout wordt geparkeerd. Deze knelpunten liggen vooral op de Watersnip, Zomertaling en rondom het kruispunt Laarderweg – Noordersingel. Deze en overige parkeerknelpunten zijn in onderstaande figuur 4.4 te zien.



Figuur 4.4: Parkeerknelpunten in de gemeente Eemnes.

4.6 Voetgangers

De knelpunten voor voetgangers liggen volgens de inwoners van Eemnes voornamelijk op het gebied van slechte kwaliteit en onoverzichtelijkheid. Zo gaven inwoners aan dat de voetpaden op verscheidene plaatsen ontbreken en dat men graag meer oversteekplaatsen zou zien. De locaties waar deze problemen spelen, bevinden zich op het Torenzicht, kruispunt Noordersingel – Laarderweg en Wakkerendijk. Deze en overige locaties met betrekking tot voetgangersknelpunten zijn in de onderstaande figuur 4.5 opgenomen.



Figuur 4.5: Knelpunten voor voetgangers in de gemeente Eemnes.

4.7 Verkeersregelininstallaties

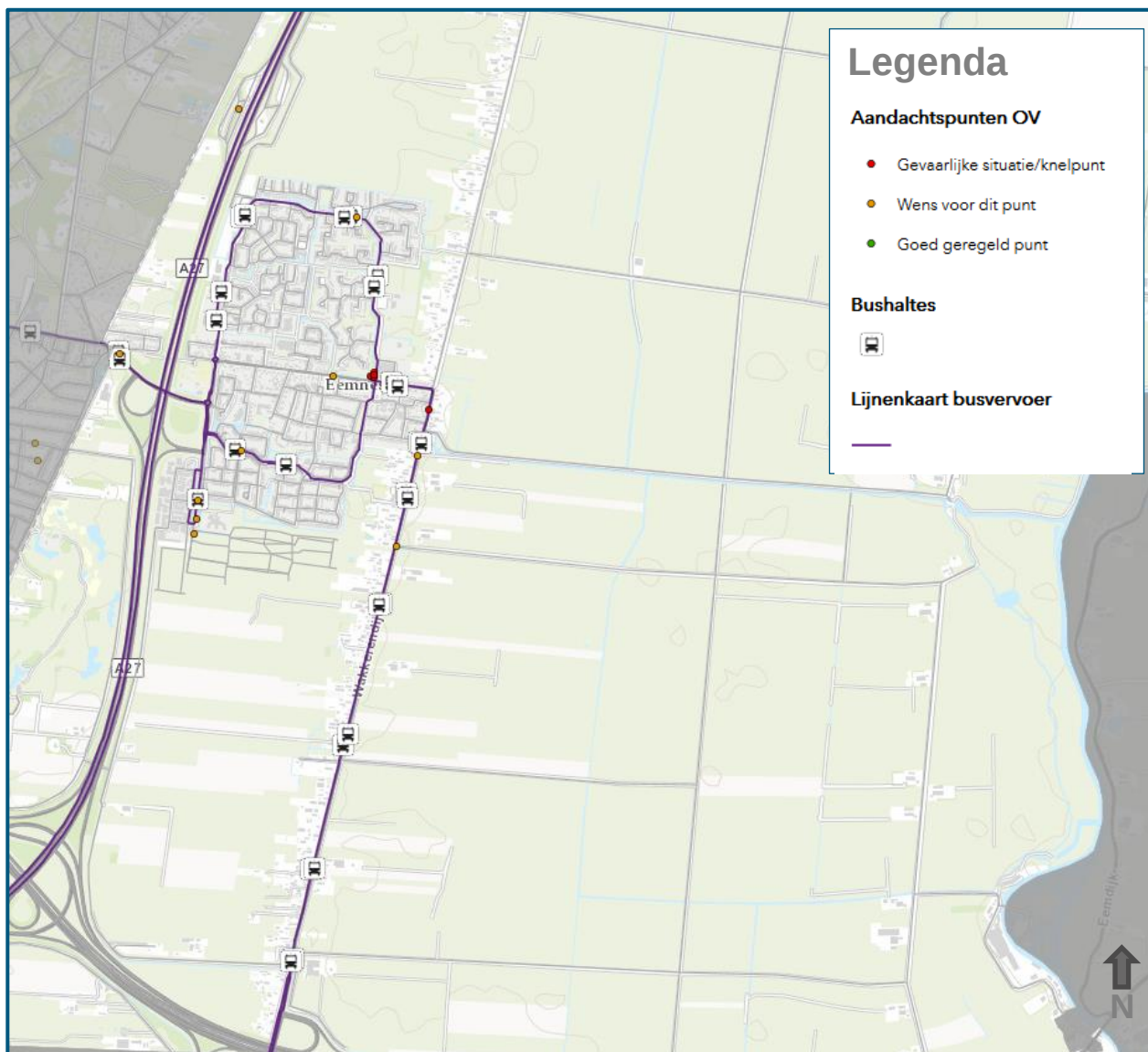
Met betrekking tot de verkeersregelininstallaties (VRI's) is wordt genoemd dat fietsers hier – vooral bij de VRI Laarderweg – vaak onjuist gebruik van maken. Een aantal inwoners van Eemnes vindt ook dat bij het kruispunt Laarderweg – Braadkamp – Noordersingel een verkeersregelininstallatie (VRI) moet komen. Deze en overige VRI-knelpunten zijn op onderstaande kaart in figuur 4.6 te zien.



Figuur 4.6: VRI knelpunten in Eemnes.

4.8 Openbaar vervoer

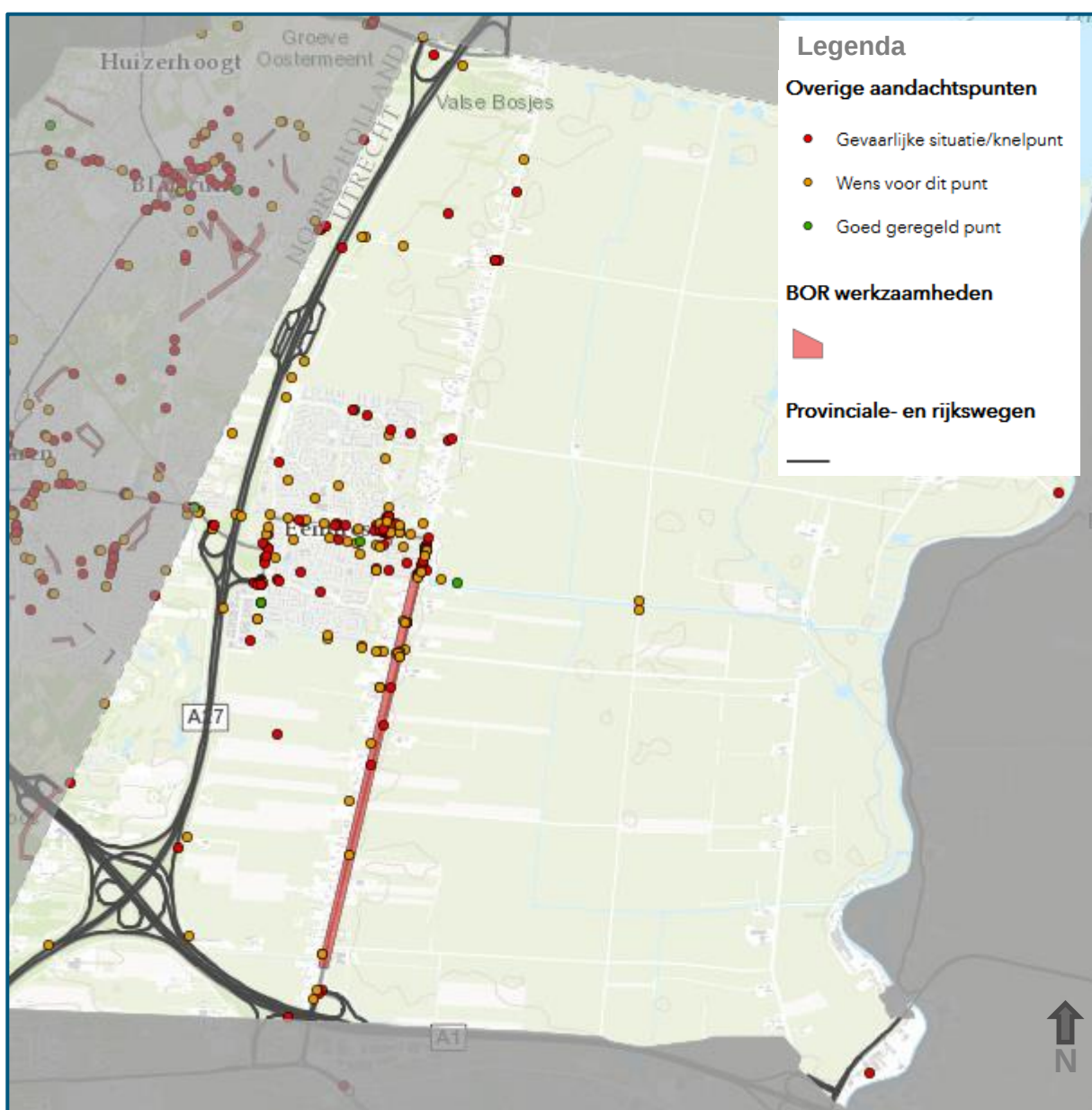
Een aantal inwoners van Eemnes ziet graag een betere en frequentere busverbinding. Daarnaast is op een aantal locaties vraag naar een bushokje. Knelpunten op het gebied van OV zijn verspreid aangegeven, deze zijn in de onderstaande figuur 4.7 opgenomen.



Figuur 4.7: Openbaar vervoer in de gemeente Eemnes.

4.9 Overig

Naast de eerder genoemde categorieën, is nog een aantal overige knelpunten buiten deze categorieën beschreven. Deze knelpunten hebben voornamelijk betrekking op landbouwverkeer, sluijverkeer en inrichting van de wegen (voornamelijk op de Laarderweg / Wakkerendijk en het buitengebied). Landbouwverkeer wordt geregeld als lastig ervaren. Inwoners van Eemnes ondervinden hinder van sluijverkeer van de A27 en de inrichting van de wegen is een aantal keer beschreven als onjuist. Deze en overige knelpunten zijn in onderstaande in figuur 4.8 te zien.

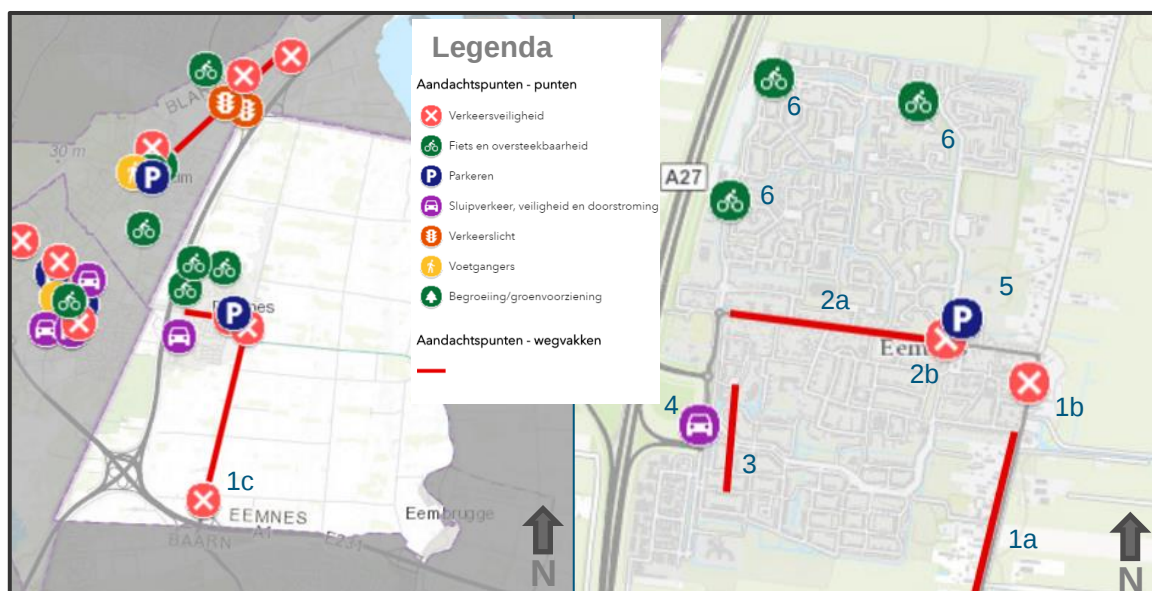


Figuur 4.8: Overige knelpunten en toekomstige ontwikkelingen in de gemeente Eemnes.

4.10 Samenvatting aandachtspunten

Een samenvatting van de aandachtspunten is in de volgende figuur opgenomen.

1. Wakkerendijk
 - a. Leefbaarheid en verkeersveiligheid op de gehele Wakkerendijk.
 - b. Verkeersveiligheid ter hoogte van versmalling Wakkerendijk.
 - c. Verkeersveiligheid op de Parallelweg Wakkerendijk.
2. Laarderweg
 - a. Leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op de Laarderweg.
 - b. Veiligheid op de bajonet Laarderweg/Noordersingel.
3. Verkeersveiligheid, specifiek voor langzaam verkeer op de route naar Scholencluster vanuit het zuiden.
4. Doorstroming op de Zuidersingel.
5. Parkeren rondom het Dorpshart.
6. Verkeersveiligheid op de fietsoversteken Noordersingel.



Figuur 4.9: Samenvattingskaart van de knelpunten in Eemnes.



5 EVALUATIE GVVP 2011 - 2015 GVVP EEMNES

5 Evaluatie GVVP 2011-2015

In het huidige gemeentelijk verkeers- en vervoersplan zijn beleidsdoelstellingen vastgesteld en is een maatregelpakket samengesteld. Om de doelmatigheid van het gevoerde beleid te toetsen is nagegaan in hoeverre de maatregelen uit het actieprogramma zijn uitgevoerd en of daarmee de doelstellingen zijn gehaald. Een uitgebreid overzicht is opgenomen in bijlage 2.

5.1 Gemotoriseerd verkeer

Rondom de clusterschool en op de polderwegen zijn de beoogde spitsafsluitingen grotendeels uitgevoerd. Ook is de bewegwijzering voor vrachtverkeer richting de singels gerealiseerd, met uitzondering van een bord bij de Minnehof dat vrachtwagens verwijst naar de Noordersingel. Er zijn echter geen maatregelen uitgevoerd om de knelpunten op de hoofdstructuur structureel te verbeteren. Onder andere vanwege de relatief hoge kosten, het aanpassen van de planning van de woningbouw en de beperkte effectiviteit is er geen tweede ontsluiting voor Zuidbuurt gerealiseerd. Op de Laarderweg zijn enkele korte termijn maatregelen uitgevoerd. De benodigde kruispuntuitbreidingen op de Zuidersingel zijn uitgesteld en het onderzoek naar de Wakkerendijk-Noord heeft niet plaatsgevonden. Samengevat betekent dit dat de knelpunten op het hoofdwegennet nog steeds actueel zijn. Dit blijkt ook uit de knelpuntinventarisatie.

5.2 Openbaar vervoer

Met de besluitvorming voor HOV in 't Gooi is een aantal acties 'afgevinkt' en doelstellingen behaald. Ook de beoogde P+R is onderdeel van dit plan. Het niet realiseren van een tweede ontsluiting van Zuidbuurt op de Wakkerendijk heeft er toe geleid dat het wensbeeld OV (buslijn door de uitbreiding Zuidpolder niet gerealiseerd kan worden. Er is wel bereikt dat lijn 109 het gemeentehuis en bedrijventerrein Zuidbuurt aandoet, waardoor de ambitie om Zuidbuurt beter te ontsluiten alsnog gedeeltelijk is behaald.

5.3 Langzaam verkeer

Veel van de beoogde maatregelen op het fietsnetwerk zijn uitgevoerd. Bij de realisatie van het Dorpshart is de Laarderweg ter plaatse min of meer als verblijfsgebied ingericht. Daarbij zijn wel concessies gedaan ten gunste van de verkeersfunctie. Er zijn nog geen acties ondernomen om een aantal fietsoversteken te verbeteren. Uit de inventarisatie blijkt dat er geen klachten meer zijn ten aanzien van de fietsoversteek Zuidersingel – Bramenberg-noord. Gewenste verbeteringen van de oversteken van hoofdfietsroutes over de Noordersingel, Stadwijkensingel en de Laarderweg zijn nog wel steeds actueel.

5.4 Paarden

De beoogde maatregelen om de paardenroute(s) richting Het Gooi te verbeteren zijn niet uitgevoerd. Er blijken op meerdere punten barrières te zijn. Het is ruimtelijk niet realistisch gebleken om aparte paden te creëren. Het thema is echter nog steeds actueel en is inmiddels opgenomen in het Groenplan (hier zal ook deels naar verwezen worden in de uitwerking).

5.5 Monitoring en communicatie

Veel van de beoogde regionale overleggen en lobby's zijn uitgevoerd, weliswaar met wisselend succes. Op de hoofdwegenstructuur is nog geen sprake van actieve en planmatige monitoring van verkeersstromen: er zijn alleen op ad-hoc basis tellingen uitgevoerd. Dit is echter nog steeds een (politieke) wens. Na realisatie van het dorpshart heeft er geen monitoring plaatsgevonden op de verkeerscirculatie, veiligheid en parkeren in het gebied tussen Plantsoen/Braadkamp en Wakkerendijk. Uit de inventarisatie blijkt dat er wel klachten over sluipverkeer in dit gebied bestaan.



6 VERTALING NAAR
AMBITIES EN DOELSTELLINGEN

GVVP EEMNES



6 Vertaling naar ambities en doelstellingen

Het GVVP schets de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoersbeleid voor de komende jaren. Aan de hand van het GVVP kunnen belangenafwegingen worden gemaakt en verkeersmaatregelen worden bepaald. Het beleid speelt ook in op ruimtelijke ontwikkelingen.

6.1 Visie en doelstelling

Als basis voor het GVVP zijn doelstellingen gedefinieerd. Deze zijn afgeleid uit de constatering in voorgaande hoofdstukken en sluiten zoveel als mogelijk aan bij het voorgaande GVVP 2011-2015. De hoofddoelstelling luidt derhalve als volgt.

Hoofddoelstelling GVVP 2017-2021

“Het zorgdragen voor een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Eemnes, rekening houdend met de aspecten verkeersveiligheid en leefbaarheid voor alle verkeersdeelnemers”.

Per thema zijn daar een aantal meer concrete doelstellingen aan gekoppeld.

Bereikbaarheid

- Verbeteren van de ontsluiting van Eemnes (algemeen) en Zuidpolder (specifiek).
- Verbetering van de verkeersafwikkeling op de Zuidersingel.
- Verbeteren van de huidige fietsroutes ook met het oog op de toename van meer snellere fietsers zoals e-bikes.
- Periodieke monitoring van verkeersstromen.
- Waar mogelijk optimaliseren van het OV aanbod, met minimaal behoud van de bestaande vervoerlijnen.
- Behoud van goede landbouwroutes, met name van de oost/west route.

Leefbaarheid

- Verbeteren leefbaarheid in de woongebieden in de kern Eemnes.
- Beperken van sluipverkeer door het dorp (o.a. Laarderweg / Wakkerendijk).
- Vermindering van de verkeersdruk en verbetering van verkeersveiligheid op de Laarderweg (voornamelijk ook ter hoogte van het Dorpshart, bajonet Noordersingel / Braadkamp).
- Verbetering van de oversteekbaarheid van de Noordersingel, Laarderweg en Stadwijksingel (vooral gericht op overstekende fietsers en voetgangers).
- Aandacht voor een toegankelijke inrichting van de openbare ruimte voor kinderen, ouderen en minder validen.
- Waar mogelijk bieden van gescheiden verkeersruimte voor paarden.

Verkeersveiligheid

- Duidelijke keuze voor functie en inrichting van de Wakkerendijk, met specifieke aandacht voor verkeersveiligheid en geluidsoverlast en aandacht voor alle vervoerswijzen (ook voetgangers, fietsers en paarden). Zowel het gedeelte Wakkerendijk noord (30 km/h gedeelte) als de rest van de Wakkerendijk.
- Beheersing van de snelheid van gemotoriseerd verkeer in verblijfsgebied en o.a. door een inrichting conform ‘Duurzaam Veilig’³.

³ Voor een toelichting Duurzaam Veilig zie bijlage 10.



- Verbeteren verkeersveiligheid in schoolomgevingen, o.a. door scheiden van auto en fiets en ontmoedigen van autogebruik bij halen en brengen.
- Zorgen voor directe en veilige fiets- en voetverbindingen tussen belangrijke herkomsten en bestemmingen, zoals scholen, winkelcentra en sportaccomodaties.

6.2 Van ambities naar maatregelen

In deel B zijn de ambities vertaald naar maatregelen. De resultaten van de beleidsanalyse, knelpunten analyse, de evaluatie van het GVVP en de doelstellingen komen samen in maatregelen. Per vervoerswijze zijn de maatregelen uitgewerkt, waarna in paragraaf 9.9 een prioriteit is toegekend aan de maatregelen.



Deel B: Wensbeelden en maatregelen GVVP EEMNES



7 Wensbeelden Verkeersstructuur GVVP EEMNES

7 Wensbeelden verkeersstructuur

Op basis van de ambities en doelstellingen zijn op basis van de huidige netwerken de wensbeelden per vervoerswijze in beeld gebracht. Voor sommige wensbeelden geldt een overeenkomstige maatregel met andere vervoerswijzen. Indien dit het geval is, dan is hier melding van gemaakt.

De huidige netwerken zijn ook online raadpleegbaar:
http://geosolutions.nl/sites/BEL_Combinatie/kaart/huidig/

De wensbeelden zijn ook online raadpleegbaar:
http://geosolutions.nl/sites/BEL_Combinatie/kaart/wensbeelden/

7.1 Auto

In de bijgaande figuur 7.1 is het wensbeeld voor de wegcategorisering weergegeven. De kern van Eemnes wordt ontsloten door de Noordersingel, Zuidersingel en Stadwijksingel.

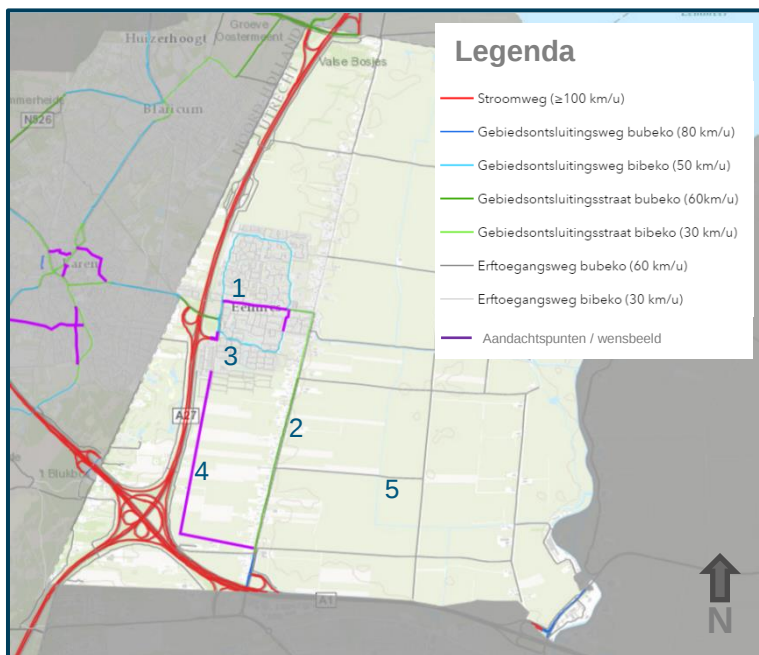
De Laarderweg vormt voor veel verkeer de kortste route van en naar de kern van Eemnes. Via de Zuidersingel wordt aan de westzijde aangesloten op de A27 (aansluiting Eemnes). Via de Wakkerendijk wordt aan de zuidzijde aangesloten op de A1 (aansluiting Baarn).



Figuur 7.1: Hoofdnetwerk gemotoriseerd verkeer in Eemnes.

Uit de analyse in deel A (zie hoofdstuk 4) komen de volgende knelpunten voor het gemotoriseerd verkeer zoals te zien is in de onderstaande figuur 7.2:

1. Laarderweg.
2. Wakkerendijk.
3. Zuidersingel.
4. Toekomstige ontwikkelingen Zuidbuurt – nieuwe weg.
5. Spitsafsluitingen Zuidpolder.



Figuur 7.2: Wensbeeld en aandachtspunten gemotoriseerd verkeer in Eemnes.

1. Laarderweg

Op een gemiddelde werkdag rijden er 5.300 tot 6.900 motorvoertuigen op de Laarderweg⁵. Dat is meer dan wenselijk in 30 km/uur gebied. Dat leidt tot een (gevoel van) onveiligheid onder medeweggebruikers (fietsers, voetgangers) en overlast voor aanwonenden.

Het hoofdwegennet in de kern Eemnes vormt een niet afgemaakte ring via Stadwijk singel, Noordersingel en Zuidersingel. Er ontbreekt een gedeelte ter hoogte van het Plantsoen en de Braadkamp. Uit eerder onderzoek⁴ blijkt dat een nieuwe weg rondom Eemnes (zie Figuur 7.2, punt 4) een beperkt effect heeft op de verkeersbelasting op de Laarderweg. Uit vervolg onderzoek⁵ blijkt dat dit komt doordat het aandeel doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst/bestemming in de kern Eemnes) ongeveer 5% bedraagt. Het gros van het verkeer op de Laarderweg is lokaal verkeer, met een herkomst of bestemming in de kern Eemnes.

Dit betekent dat er een tweetal oplossingsrichtingen zijn:

- A. Laarderweg afwaarderen en accepteren dat de hoeveelheid verkeer deze route kiest.
- B. Rondweg structuur afmaken door een weg aan te leggen in het verlengde van de Stadwijk singel door het Plantsoen en de Braadkamp.

⁴ Verkeersontsluiting Zuidpolder, RHDHV, 2015

⁵ Memo toekomstvisie Laarderweg, RHDHV, 2017

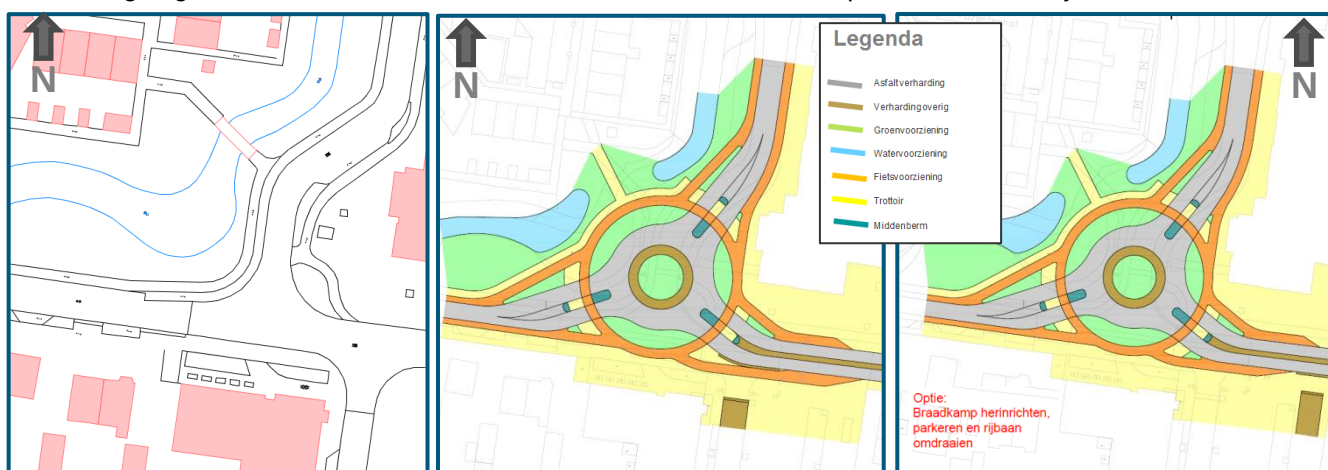
Het doortrekken van de Stadwijk singel door het Plantsoen en Braadkamp heeft een grote ruimtelijke impact, waar relatief hoge kosten mee gemoeid zijn. Er lijkt ook geen maatschappelijk draagvlak te bestaan. Daarom wordt voorgesteld om optie A uit te werken: het afwaarderen van de Laarderweg (zie hoofdstuk 9, maatregel 1).

Laarderweg afwaarderen

Dat het fietsverkeer de weg deelt met het autoverkeer is tevens een aandachtspunt. Bij het afwaarderen van de Laarderweg zal aandacht besteedt moeten worden aan deze punten zoals de oplossing om de Laarderweg anders in te richten (zie hoofdstuk 9, maatregel 1a). Voorbeelden van een nieuwe inrichting zijn in bijlage 8 gevoegd. Het voorbeeld van de Schoolstraat in Utrecht is vergelijkbaar met de situatie in Eemnes omdat het karakter en de functie van beide straten hetzelfde zijn.

Kruispunt Laarderweg – Noordersingel

Een aandachtspunt is de verkeersveiligheid op de bajonet Laarderweg – Noordersingel – Braadkamp. Vanaf het parkeerterrein bij de Braadkamp zijn er veel parkeerbewegingen en is het onoverzichtelijk om over te steken van en naar de Noordersingel, zie hoofdstuk 9, maatregel 1b. Naar aanleiding van deze problematiek is een schetsontwerp opgesteld welke in de onderstaande figuur 7.3 en bijlage 9 te zien is. Er zijn twee varianten getoond waarbij de variant links de aansluiting van het parkeerterrein Braadkamp dicht bij de rotonde ligt. In de variant rechts is de aansluiting met het parkeerterrein juist verder van de rotonde gelegd. Hierdoor ontstaat er meer ruimte om naar en van het parkeerterrein te rijden.



Figuur 7.3a: Huidige situatie

Fig 7.3b Rotonde variant 1

Fig 7.3c Rotonde variant 2

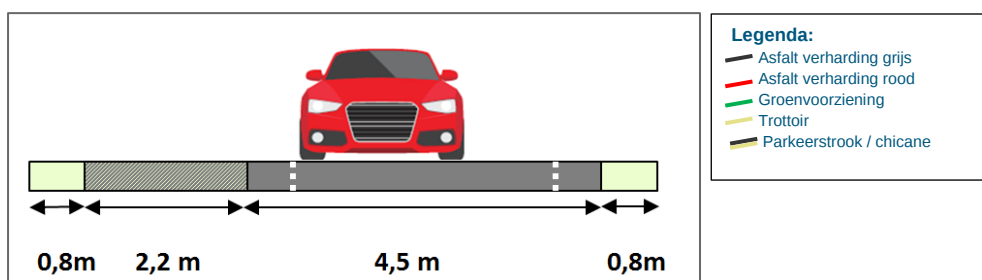
Overige kruispunten Laarderweg

Een aantal kruispunten op de Laarderweg wordt door de Eemnessenaren gezien als onveilig. Op deze kruispunten is specifiek ingegaan zoals te lezen is in paragraaf 7.3.

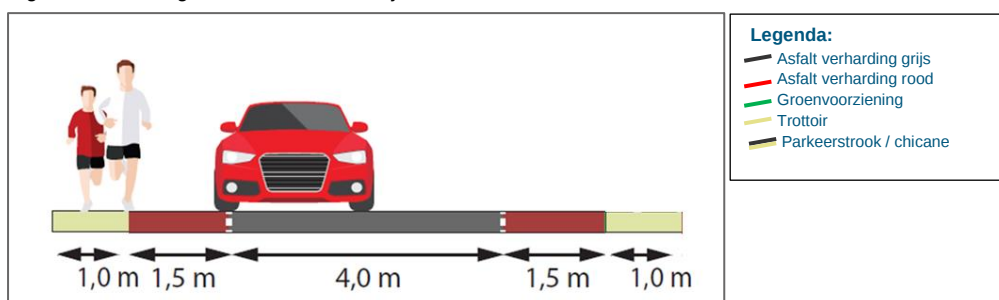
2. Wakkerendijk

2a Wakkerendijk – Wakkerendijk / Noord, Wilgenpad tot hoek Laarderweg

Op het gehele wegvak Wakkerendijk, Wilgenpad tot hoek Laarderweg, geldt een maximum snelheid van 30 km/h. Het wegvak is deels niet ingericht op deze snelheid. Het is aan te bevelen om het gehele wegprofiel van de Wakkerendijk noord uniform in te richten naar een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De maatregel hiervoor is in hoofdstuk 9 opgenomen als maatregel 2a. Onderstaand is een deze maatregel toegelicht.



Figuur 7.4a: Huidige situatie Wakkerendijk-Noord



Figuur 7.4b: Mogelijk wegprofiel Wakkerendijk-Noord (minimale versie van 9 meter beschikbare wegbreedte).

Wegvak Raadhuislaan – T-splitsing Wakkerendijk / Laarderweg

Op dit wegvak is er in de huidige situatie te weinig ruimte in het wegprofiel beschikbaar. Alleen door het verplaatsen van de parkeerplaatsen en het opheffen van de chicanes is er voldoende ruimte voor een nieuw wegprofiel. Het huidige evenementen terrein kan als parkeervoorziening ingericht worden, mogelijk in combinatie met de komst van een TOP (toeristen opstap punt) op deze locaties.

Bij het herinrichten van dit wegvak wordt aanbevolen het voorstel voor de toekomstige inrichting van de Laarderweg aan te houden (zie 1). Door of te kiezen voor een dorpse inrichting met streetprint of voor brede fietsstroken (zie bijlage 8). Uitgangspunt is dat de chicanes en parkeerplaatsen op dit wegvak vervallen.

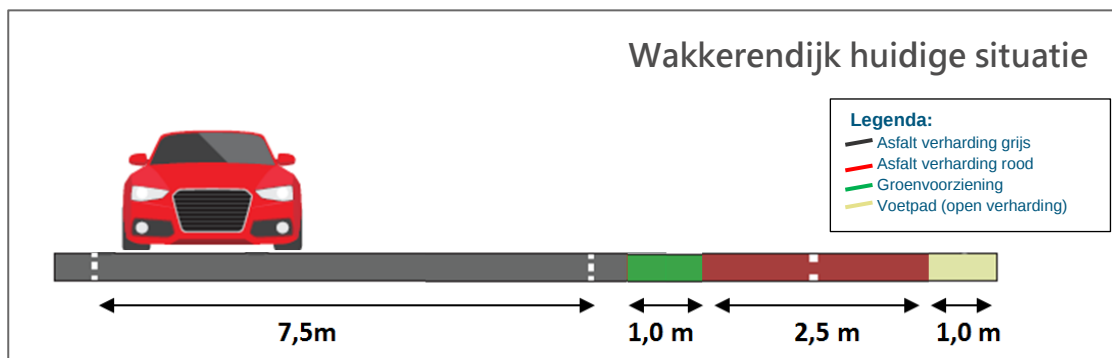
Wegvak Wilgenpad – Raadhuislaan

Dit door bijvoorbeeld het wegprofiel te versmallen en rode fietsstroken aan te leggen, zodat de fietser een duidelijkere plek krijgt op dit wegvak. Voorkeur heeft om de inrichting af te stemmen met het wegvak Raadhuislaan / Laarderweg. Bij het toepassen van fietsstroken ligt het voor de hand de afmetingen af te stemmen op het aangrenzende wegvak.

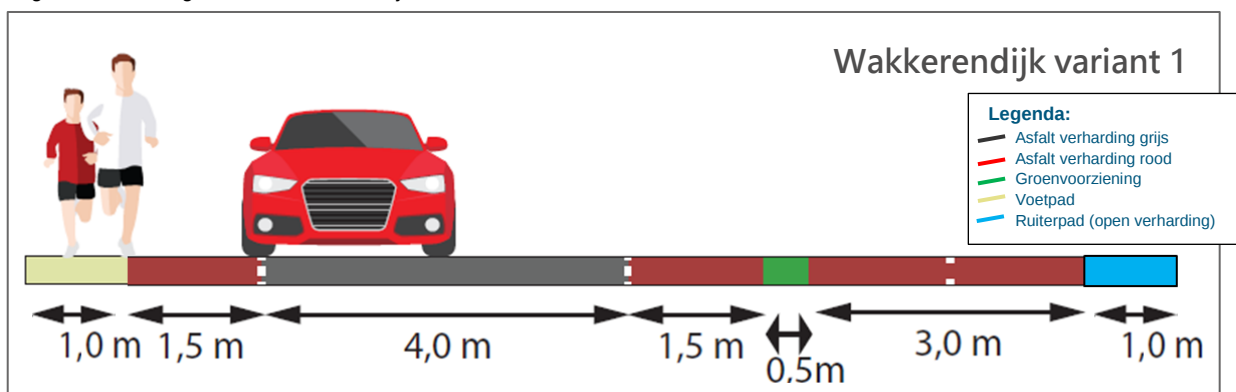
2b Wakkerendijk – Zuid, Eikenlaan tot en met Wilgenpad

Parallel aan het GVVP is de toekomstvisie voor de Wakkerendijk opgesteld⁶. Op basis van deze toekomstvisie is gekozen de weg te downgraden van erftoegangsweg buiten de bebouwde kom naar gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (maximum snelheid van 60 km/h naar 50 km/h). Het profiel binnen de kom is toegelicht in hoofdstuk 7.3 De uit te voeren maatregel is om de bebouwde kom grens aan te passen, met het voornemen de weg bij een herinrichting vorm te geven als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met bijbehorend maximum snelheidslimiet 50 km/h (zie hoofdstuk 9, maatregel 2b). De voorbeelden van onderstaande dwarsprofielen in figuur 7.5a en 7.5b kunnen van toepassing zijn op de Wakkerendijk.

⁶ Adviesrapportage Wakkerendijk, achtergrondrapport, RHDHV, 2017



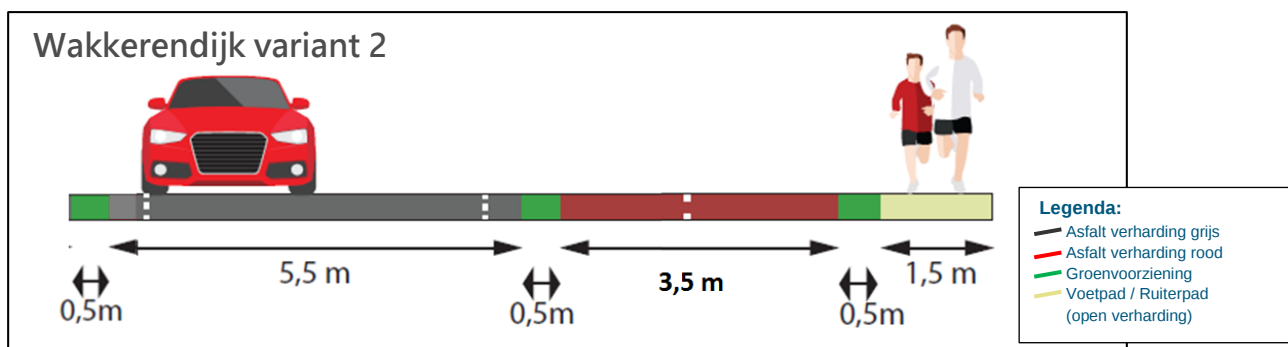
Figuur 7.5a: Huidige situatie Wakkerendijk.



Figuur 7.5b: Variant 1 Wakkerendijk.

Variant 1 Wakkerendijk – Zuid, Eikenlaan tot en met Wilgenpad

Variant waarbij de voetgangers/ruiters aan de westzijde zijn geplaatst. In het midden ruimte voor de auto met aan weerszijden een fietsstrook van circa 1,5m breed. Aan de oostzijde is er ruimte voor de snelfietsroute van 3,0m breed. Aan de oostzijde is 1,0 meter ruimte gereserveerd voor de paarden (deels in de berm)



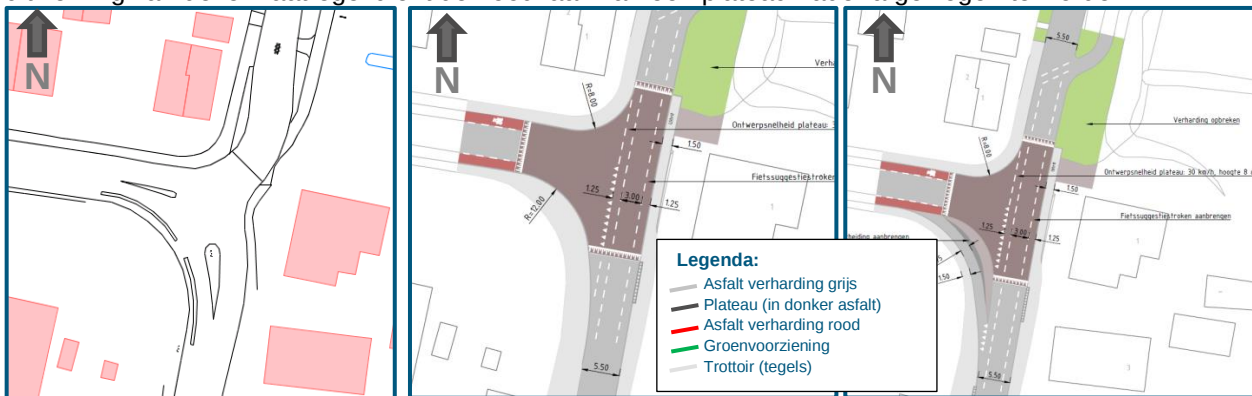
Figuur 7.5c: Variant 1 Wakkerendijk.

Variant 2 Wakkerendijk – Zuid, Eikenlaan tot en met Wilgenpad

Hierbij is de auto juist meer aan de westzijde langs de bebouwing gelegen. Aan de oostzijde en langs de bomenrij is er ruimte voor fiets gecreëerd met een 4 meter breed fietspad, daarnaast is 1,5 meter beschikbaar voor ruiters en voetgangers.

Wakkerendijk – kruispunt Laarderweg / Wakkerendijk

De hoek Wakkerendijk / Laarderweg is in de huidige situatie ingericht met relatief zware fysieke betonblokken om het fietsverkeer af te schermen van het gemotoriseerde verkeer. Het is wenselijk deze locatie op een verkeersveiliger manier in te richten. Dit door de voorrang op het kruispunt te regelen, het kruisvlak visueel smaller te maken en een mogelijk ook een kruispuntverhoging (plateau) aan te leggen. De snelheid gaat hierdoor omlaag en de fietser krijgt een duidelijkere plek op de weg. In onderstaand figuur 7.6 zijn twee mogelijke oplossingsrichtingen gevisualiseerd (zie hoofdstuk 9, maatregel 2c). Bij de uitwerking van deze maatregel dient de noodzaak van een plateau nader afgewogen te worden.



Figuur 7.6a: Huidige situatie

Figuur 7.6b Variant 1

Figuur 7.6c: Variant 2

2c Wakkerendijk – parallelweg

De gemeente is voornemens om de parallelweg langs de Wakkerendijk in te richten als een fietsstraat met parkeergelegenheid, zie hoofdstuk 9, maatregel 9. De gemeente wil hierbij de fietsers in plaats van gemotoriseerd verkeer een prominentere positie geven. Inmiddels is de maatregel in voorbereiding vanuit de provincie Utrecht in samenwerking met Eemnes en Baarn. Een verdere toelichting op deze maatregel is weergegeven in paragraaf 7.3 (Fiets)

3. Zuidersingel

Uit eerder onderzoek⁷ blijkt dat er op termijn een doorstromingsknelpunt ontstaat ter hoogte van de Zuidersingel / aansluiting A27. Dit is ook in het voorgaande GVVP al benoemd. De oorzaak ligt in de autonome groei van het verkeer als ook de verdere uitbreiding van de Zuidpolder (zowel de woningen als de bedrijven).

Het onderzoek toont aan dat zowel het plaatsen van een verkeersregelininstallatie (VRI) als een turbotronde op de kruising Zuidersingel / aansluiting A27 een kansrijke maatregel is. Het aanpassen van dit toekomstig knelpunt in of een turbotronde of een VRI is als maatregel 3 meegenomen in het overzicht (zie hoofdstuk 9).

4. Ontwikkelingen Zuidpolder – nieuwe ontsluiting

De woonwijk ten zuiden van de kern Eemnes wordt mogelijk in de toekomst verder uitgebreid. Doordat in de huidige situatie alleen de Zuidersingel beschikbaar is als ontsluitingsroute is het gewenst om in de toekomst te voorzien in een extra ontsluitingsweg. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid van deze wijk.

In de toekomstvisie is om die reden een doortrekking van de Zuidersingel via de Eikenlaan naar de Wakkerendijk als maatregel meegenomen (zie hoofdstuk 9, maatregel 4).

⁷ Bouwstenen verkeerskundige verkenning A27, RHDHV, 2015

5. Spitsafsluitingen Zuidpolder

Momenteel geldt er in de Zuidpolder op maandag t/m vrijdag tussen 06:30u en 09:30u een inrijverbod voor gemotoriseerd. Ontheffinghouders worden hiervan uitgezonderd. Op de Stachouwerweg geldt ook een spitsverbod, maar met uitzondering van bestemmingsverkeer. De gemeente wenst deze regimes te harmoniseren, waarbij de situatie in de Zuidpolder (op de Stammeweg, Anna Louwenweg, Jonge Jaapweg, Zuid Ervenweg en Geerenweg) gelijk wordt getrokken aan de situatie op de Stachouwerweg. Eén van de redenen is dat aanwonenden dan tijdens de spitsperiodes bezoek kunnen ontvangen, zonder dat dit bezoek een ontheffing hoeft aan te vragen. Er is bestuurlijk draagvlak voor dit plan, het dient nog nader uitgewerkt te worden in de vorm van verkeersbesluiten.

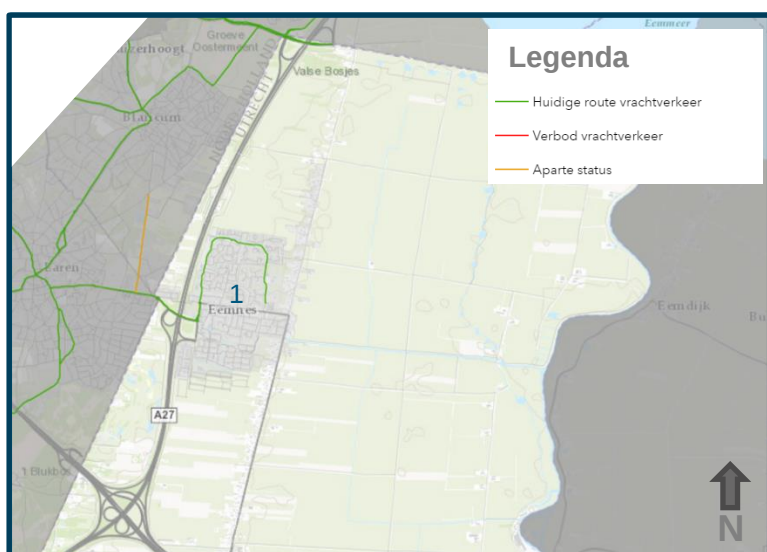


Figuur 7.7: De wegen in Zuidpolder zijn momenteel alleen toegankelijk voor ontheffing houders. De rode lijnen (links) geven het gebied van de nu nog ontheffing houders aan. Dit verandert straks naar een spitsafsluiting welke wordt ondersteund met bebording op de rechter afbeelding.

7.2 Vrachtverkeer

De verkeersstructuur voor het vrachtverkeer is gebaseerd op het hoofdwegennet van de auto. De gebiedsontsluitingswegen Zuidersingel en Noordersingel, vormen de basis van de structuur voor het vrachtverkeer.

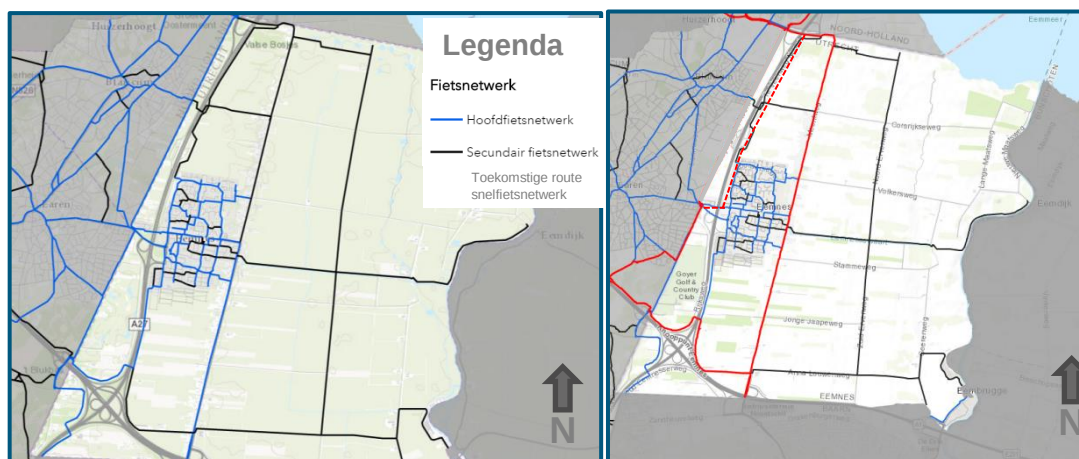
Een belangrijke bestemming voor vrachtverkeer is het dorpshart. Voor dit verkeer is de Laarderweg de kortste route. Deze route is echter niet geschikt voor vrachtverkeer. De gewenste route loopt via de Noordersingel. De bewegwijzering is hier enigszins op aangepast, maar niet al het vrachtverkeer volgt de bewegwijzering. Het is wenselijk om onderzoek (zie hoofdstuk 9, maatregel 5) uit te voeren naar de mogelijkheden van een vrachtwagenverbod. Dit onderzoek en eventuele realisatie zouden gecombineerd moeten worden met het afwaarderen van de Laarderweg (zie hoofdstuk 9, maatregel 1a).



Figuur 7.8: Hoofdnetwerk vrachtverkeer in Eemnes.

7.3 Fiets

Eemnes kent een fijnmazig fietsnetwerk en de aandachtspunten bevinden zich vooral op de locaties waar het fietsnetwerk het netwerk van het gemotoriseerde verkeer kruist.



Figuur 7.9: Links het huidige fietsnetwerk en rechts de toekomstige/wensbeeld fietsroute in Eemnes.

Snelfietsroutes

Tegelijkertijd wordt in regionaal verband (provincies Utrecht en Noord-Holland) gewerkt aan een samenhangend en aantrekkelijk netwerk van fietsroutes voor snelfietsers. Het netwerk is vooral bedoeld om lange afstandsfietsers met hogere snelheid en beperkt oponthoud te faciliteren. Dat betekent onder andere dat de routes herkenbaar moeten zijn, voldoende breedte hebben, comfortabel zijn en bij voorkeur in de voorrang liggen. Een aantal voorbeelden van een snelfietsroute (RijnWaalPad en F35) zijn opgenomen in de onderstaande figuren 7.10.

Wakkerendijk – snelfietsroute Huizen, Blaricum, Eemnes, Baarn/Hilversum

De Wakkerendijk leent zich het best om als fietssnelweg te worden ingericht, omdat deze zowel beantwoord aan de meest logische snelfietsrelatie van Blaricum/Huizen naar Baarn. Daarnaast is de Wakkerendijk als het beste aan te passen aan de kwaliteitseisen. Opname van de Wakkerendijk in het regionale netwerk van snelfietsroutes is in hoofdstuk 9 opgenomen als maatregel 6.



Figuur 7.10: Voorbeelden van snelfietsroutes. Links het RijnWaalPad tussen Arnhem en Nijmegen, rechts de F35 tussen Nijverdal en de Duitse grens.

Snelfietsroute Huizen, Blaricum, Laren, Hilversum

De kernen Blaricum en Laren kennen een vrij beperkt wegprofiel in de woonwijken. Hierdoor zijn er veel locaties waar verkeer elkaar kruist en is er relatief weinig ruimte om een snelfietsroute aan te leggen. Om met de komst van de snellere fietsen een goede verbinding te krijgen tussen Huizen/Blaricummeermeent via Laren naar Hilversum is het wenselijk om een snelfietsroute in te richten die de noord/zuid richting versterkt. De Gooytergracht noord is geen optie en de Wakkerendijk is vanuit de Blaricummeermeent gezien relatief verder om (richting Laren/Hilversum). Mogelijk biedt de Te Veenweg Noord kansen (zie figuur 7.9). Onderzoek is nodig om de haalbaarheid van deze route te bezien. De route is primair gericht op het fietsverkeer van en naar Blaricum (maar loopt over Eemnesser grondgebied) en is om deze reden als maatregel opgenomen in het GVVP van Blaricum.

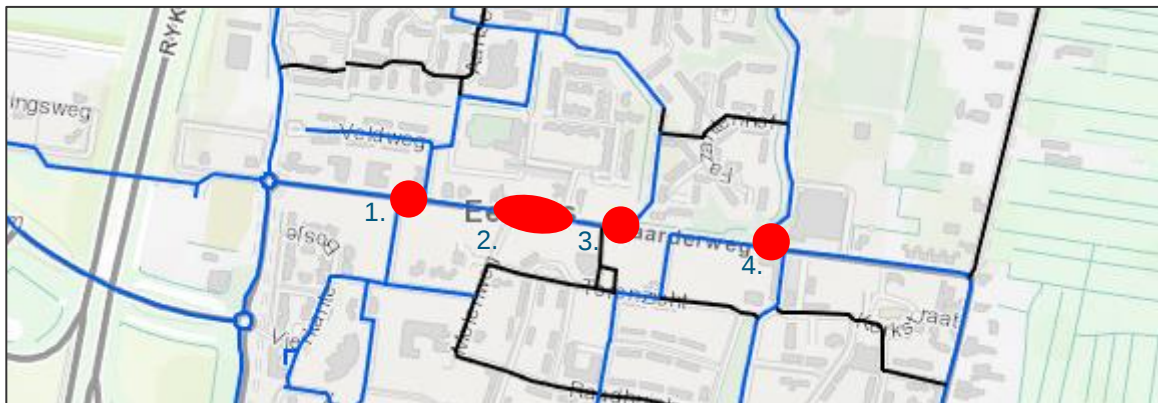
Voor een snelfietsroute is een brede strook asfalt nodig ingericht als volwaardige snelfietsroute (zie figuur 7.10). Opname van deze route in het regionale netwerk van snelfietsroutes is in hoofdstuk 9 opgenomen als maatregel 7.

Laarderweg

Oversteken

Door het relatief grote aandeel gemotoriseerd verkeer op de Laarderweg zijn enkele oversteeklocaties, zie figuur 7.11, de grootste aandachtspunten. Het betreft de volgende oversteken:

1. Veldweg / Streefoordlaan
2. Molenweg / Hasselaarlaan
3. Driest / Torenzicht
4. Bajonet (Noordersingel / Braadkamp).



Figuur 7.11: Locaties onveilige oversteken Laarderweg.

Om de oversteeklocaties veiliger in te richten, zijn maatregelen nodig (zie hoofdstuk 9, maatregel 9). Een mogelijkheid om fietsers veilig te laten oversteken is door het toepassen van een middengeleider. Hiermee kunnen fietsers zich opstellen halverwege de oversteek van de Laarderweg. Een andere mogelijkheid is de toepassing van een dynamische fietsoversteek zoals te zien is in figuur 7.12. Hierbij detecteert een detectielus een fietser voordat deze gaat oversteken. De detectie geeft vervolgens het signaal door aan de verlichting in het wegdek bij de fietsoversteek waardoor eventuele motorvoertuigen worden geattendeerd op de overstekende fietser(s).



Figuur 7.12: Referentie dynamische fietsoversteek.

Laarderweg afwaarderen

Dat het fietsverkeer de weg deelt met het autoverkeer is tevens een aandachtspunt. Bij het afwaarderen van de Laarderweg zal aandacht besteedt moeten worden aan deze punten zoals de oplossing om de Laarderweg anders in te richten (zie hoofdstuk 9, maatregel 1a). Voorbeelden van een nieuwe inrichting zijn in bijlage 8 gevoegd. Het voorbeeld van de Schoolstraat in Utrecht is vergelijkbaar met de situatie in Eemnes omdat het karakter en de functie van beide straten hetzelfde zijn.

Wakkerendijk

Wakkerendijk – Noord, Wilgenpad tot hoek Laarderweg

Op locaties waar het fietsverkeer de Wakkerendijk kruist (Raadhuislaan, Wilgenpad en Eikenlaantje) en waar het fietsverkeer de weg deelt met het gemotoriseerde verkeer (gedeelte Wakkerendijk ten noorden van het Wilgenpad) zijn knelpunten ervaren door weggebruikers. Momenteel is de Wakkerendijk – Noord niet ingericht volgens de functie van deze weg, zie onderstaande figuur 7.13. Voornemen is om de Wakkerendijk – Noord af te waarderen, zoals bij de Laarderweg ook het geval is. Bij de herinrichting van de Wakkerendijk (zie hoofdstuk 9, maatregel 2a) zal aandacht besteedt moeten worden aan bovenstaande punten.



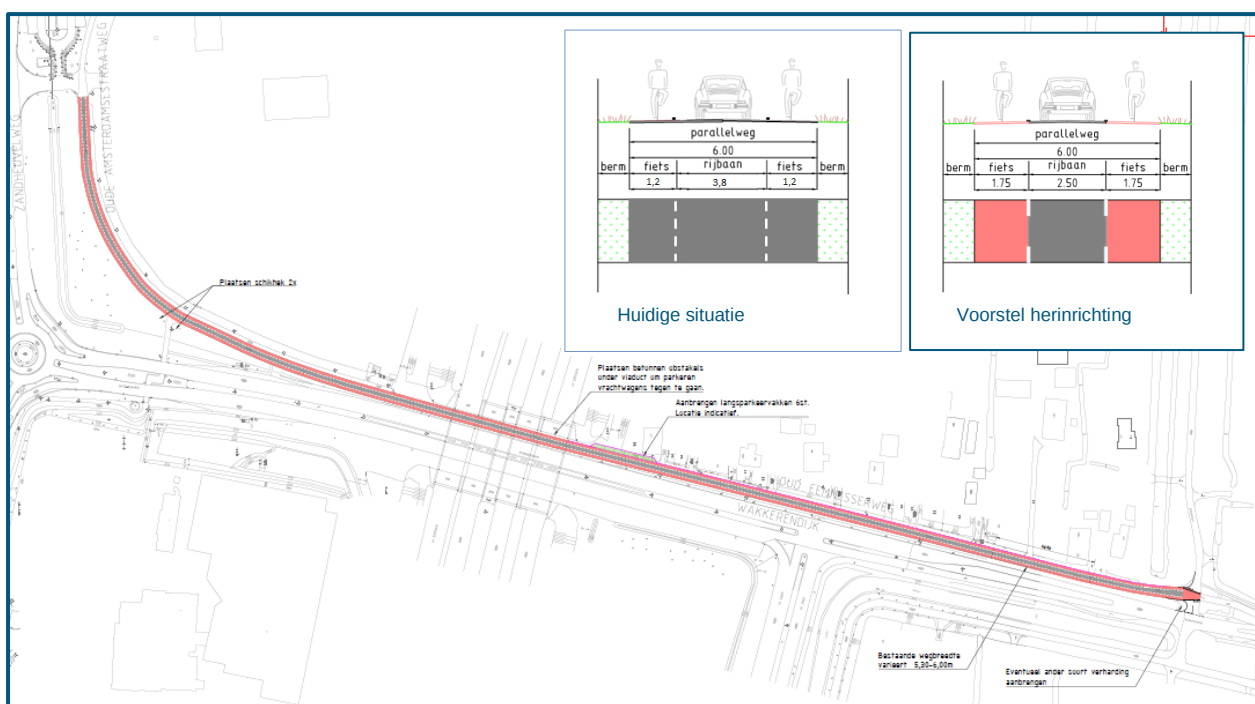
Figuur 7.13 Huidige situatie Wakkerendijk – Noord.

Wakkerendijk – parallelweg

De gemeente is voornemens om de parallelweg langs de Wakkerendijk in te richten als met brede fietsstroken en ruimte voor parkeergelegenheid langs de weg, zie hoofdstuk 9, maatregel 2c en 8. De gemeente wil hierbij de fietsers een prominentere positie geven. Inmiddels is de maatregel in voorbereiding vanuit de provincie Utrecht in samenwerking met Eemnes en Baarn.

De volgende maatregelen worden voorgesteld (zie figuur 7.14):

- Asfaltering met brede fietsstroken
- Plaatsen schrikhek bij oversteeklocatie
- Plaatsen betonnen obstakels onder het viaduct
- Aanbrengen zes parkeervakken (langs de weg)



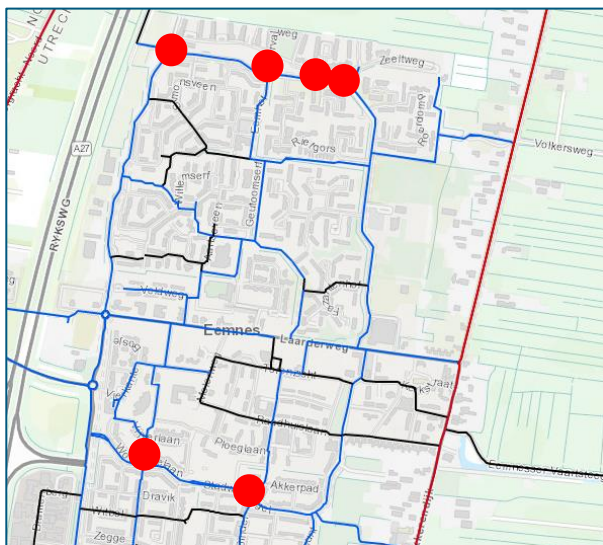
Figuur 7.14: Voorstel herinrichting Parallelweg Wakkerendijk.

Noordersingel en Stadwijksingel

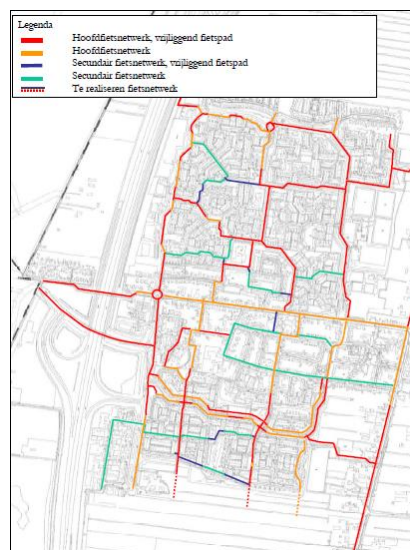
Noordersingel

Op de locaties waar het fietsnetwerk de Noordersingel kruist zijn door weggebruikers knelpunten ervaren. Dat speelt voornamelijk op de Barbeelstraat, Meervalweg, Forelweg en Watersnip zoals te zien is op de onderstaande afbeelding 7.15.

Tevens worden de locaties waar de fietser de weg 'deelt' (bijv. Meeuwiskamp), of kruist (bijv. Jonneveen) met het gemotoriseerde verkeer ervaren als een knelpunt. Dit zijn de locaties waar er geen vrijliggend fietspad aanwezig is, zie figuur 7.16, de oranje wegvakken op de Noordersingel (zie hoofdstuk 9, maatregel 10).



Figuur 7.15: Knelpuntlocaties op Stadwijksingel en Noordersingel.



Figuur 7.16: onvolledige fietsstructuur binnen Eemnes.

Stadwijksingel

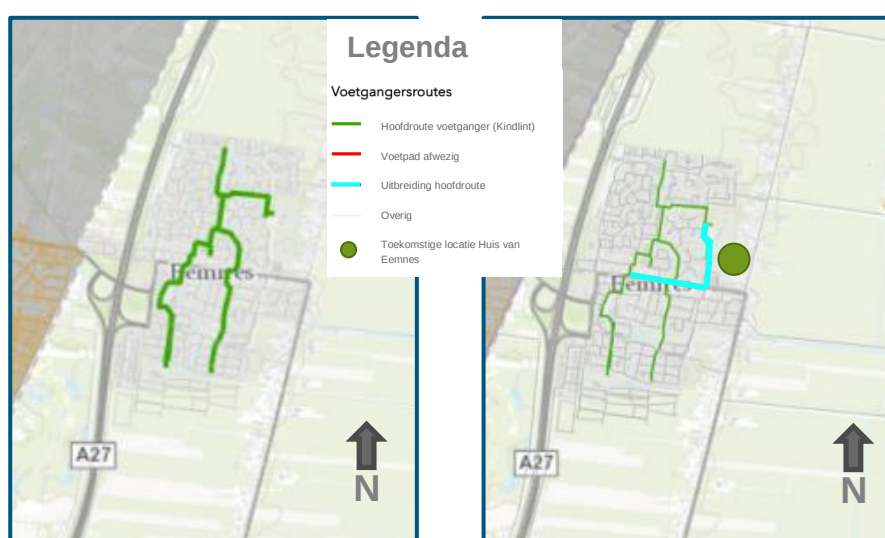
De Fietzersbond heeft vragen gesteld over de wijze waarop de parallelstructuur langs de Stadwijksingel is ingericht. Daarnaast wordt een aantal kruispunten zoals op Pijpestrootje/Vijverlaan en Schoolpad/Binder is verkeersonveiligheid ervaren, zoals te zien in figuur 7.15 (zie hoofdstuk 9, maatregel 11).

De structuur van de Stadwijksingel bestaat afwisselend uit fietspaden en (doodlopende) parallelwegen met parkeervoorzieningen (zie figuur 7.16, de oranje gedeeltes van de Stadwijksingel). Een inrichting als fietsstraat past hier beter, om duidelijk te maken dat de parkerende automobilist te gast is en rekening dient te houden met doorgaande fietsers. Dit is in hoofdstuk 9 opgenomen als maatregel 11.

7.4 Voetganger

De gemeente Eemnes kent een duidelijk omschreven hoofdstructuur voor de voetganger. Dit onder de noemer 'kindlint'⁸. Het netwerk is in figuur 7.17 weergegeven.

Door de ontwikkelingen rondom 'het Huis van Eemnes' is het wenselijk dit netwerk uit te breiden naar deze nieuwe locatie. Hierdoor worden zowel de Laarderweg als een groter gedeelte van de Laarderweg onderdeel van het netwerk. Aanvullende maatregelen zijn nodig om deze wegen ook onderdeel te laten maken van het kindlint (zie hoofdstuk 9, maatregel 13). Belangrijk knelpunt hierbij is het kruispunt Laarderweg/Noordersingel, de voorgestelde rotonde in paragraaf 7.1 zou ook voor de voetgangers een sterke verbetering betekenen van de verkeersveiligheid (zie hoofdstuk 9, maatregel 2a)



Figuur 7.17: Huidige voetgangersnetwerk in Eemnes.

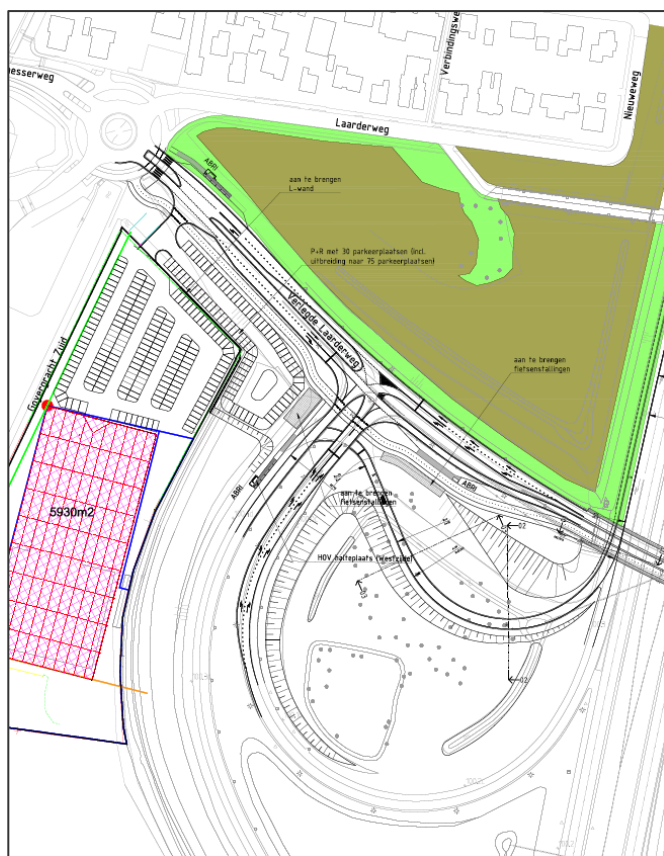
Tevens wordt de Schoolroute vanuit het zuiden richting de scholen (vierkante bosje) ervaren als knelpunt. Deze route dient geoptimaliseerd te worden (zie hoofdstuk 9, maatregel 12).

Op de Laarderweg en Wakkerendijk worden knelpunten ervaren ten aanzien van oversteekbaarheid. Dit gebeurt op dezelfde locaties als waar de fietsers knelpunten ervaren. Bij het nemen van maatregelen op deze wegen dienen de belangen van de voetganger een belangrijke plek in te nemen (zie hoofdstuk 9, maatregel 1 en 2).

⁸ Folder Kindlint Eemnes, SOAB, 2010

7.5 Openbaar vervoer

Het startsein voor de nieuwe busroute HOV 't Gooi is inmiddels gegeven en de verwachting is dat in 2018 de eerste projectonderdelen worden uitgevoerd. Doel is dat in 2021 de busverbinding in gebruik genomen wordt. Voor de gemeente Eemnes is deze route van groot belang, omdat hierdoor een nieuw Openbaar Vervoer knooppunt ter hoogte van de HOV-halte aan de A27 / aansluiting Eemnes ontstaat, zie onderstaande figuur 7.18a en b.



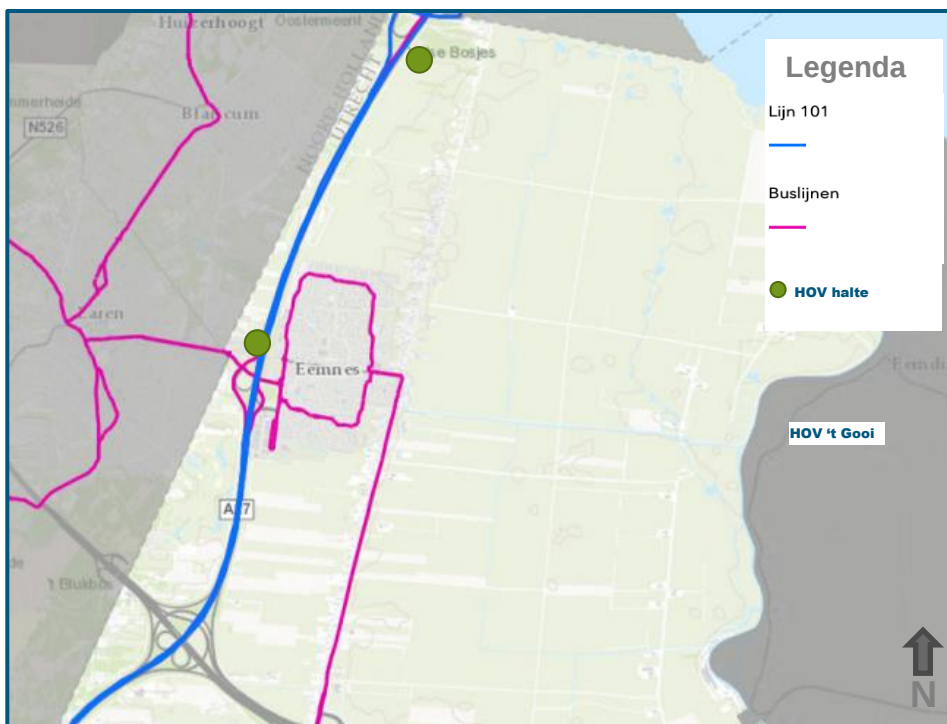
Figuur 7.18a: Westelijke HOV Halte.



Figuur 7.18b: Oostelijke HOV Halte

Voor de gemeente Eemnes is het belangrijk dat dit nieuwe OV-knooppunt optimaal benut wordt. In eerste instantie betekent dit dat er zoveel mogelijk parkeergelegenheid voor zowel auto als fiets gerealiseerd dient te worden bij het nieuwe knooppunt. Daarvoor zal de gemeente gaan lobbyen bij de provincie. Tegelijkertijd is het van belang om het OV-knooppunt zoveel mogelijk te 'voeden' vanuit de huidige buslijnen.

Het is daarom wenselijk om de huidige buslijnen minimaal te behouden. Politieke lobby om lijndienst 109 te behouden is om die reden van belang (zie hoofdstuk 9, maatregel 14a. Daarnaast verdwijnt het vraagafhankelijk vervoer dat vanuit de provincie Utrecht geregeld is (Regiotaxi). Het is van belang te onderzoeken of er mogelijkheden zijn een alternatief aan te bieden voor deze regiotaxi. De mogelijkheden om dat te onderzocht zijn als maatregel 14b meegenomen (zie hoofdstuk 9).



Figuur 7.19: Huidige OV netwerk in Eemnes.

7.6 Landbouwverkeer

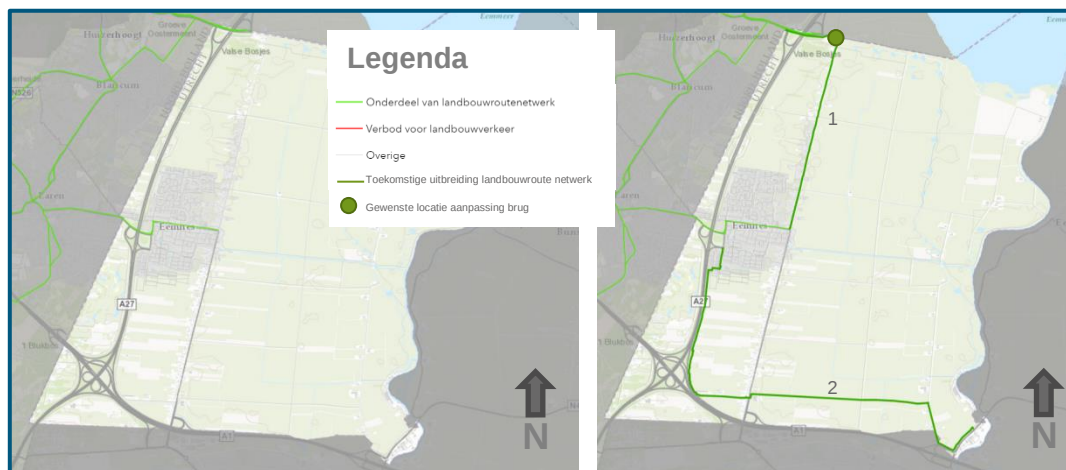
Zoals eerder al is beschreven, vormt de Laarderweg voor veel verkeer de kortste route door de kern Eemnes. De wens is echter om deze route zoveel mogelijk te ontlasten. Het landbouwverkeer vormt hierop geen uitzondering. Om het gebruik van de Laarderweg door landbouwers te kunnen verminderen, zal er allereerst een goed alternatief geboden moeten worden. Daarvoor zijn twee opties.

1 Noordelijke route

De route via de Meentweg en Gooyerweg en verder wordt momenteel beperkt gebruikt door landbouwverkeer. Dit komt omdat het bruggetje ter hoogte van de Meentweg/Oostermeent/Gooyerweg is te smal is en dat veelal brede landbouwverkeer deze route niet kan afleggen. Door de brug aan te passen (zie hoofdstuk 9, maatregel 15) kan deze route gefaciliteerd worden voor landbouwverkeer.

2. Zuidelijke route

Om ook een zuidelijke route te realiseren zijn aanpassingen nodig aan de huidige wegenstructuur. Eerder onderzoek⁹ wijst uit dat er aanpassingen nodig zijn aan de Annelouwenweg, de Eikenlaan en de Te Veenweg. Deze maatregel is opgenomen in hoofdstuk 9, maatregel 16).



Figuur 7.20: Huidige landbouwnetwerk in Eemnes.

⁹ Routing zwaar vracht- en landbouwverkeer te Eemnes, Hauptmeijer verkeer, 2013

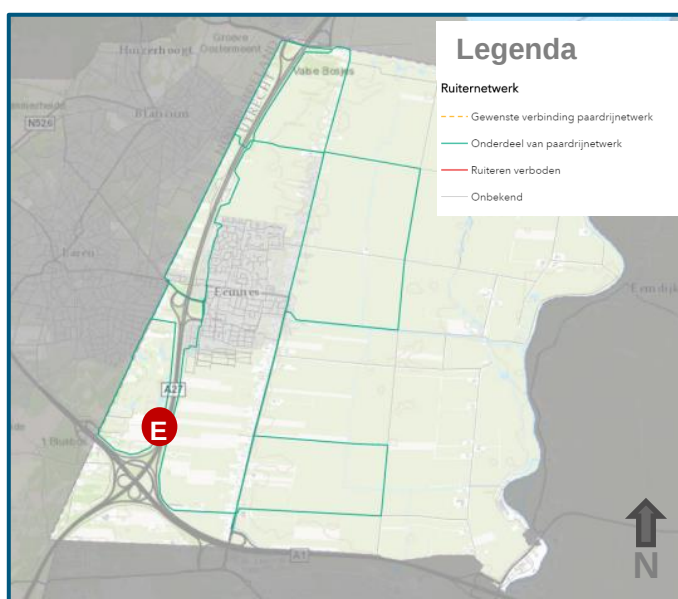
7.7 Paarden

Het is voor Eemnes van belang om over een goed netwerk rutteroutes te beschikken. Ten oosten van de Wakkerendijk zijn relatief veel percelen met paarden aanwezig. Deze paarden worden veelal onder het zadel gereden in de natuurgebieden aan de westzijde van de A27. De routes voor ruiters zijn momenteel beperkt.

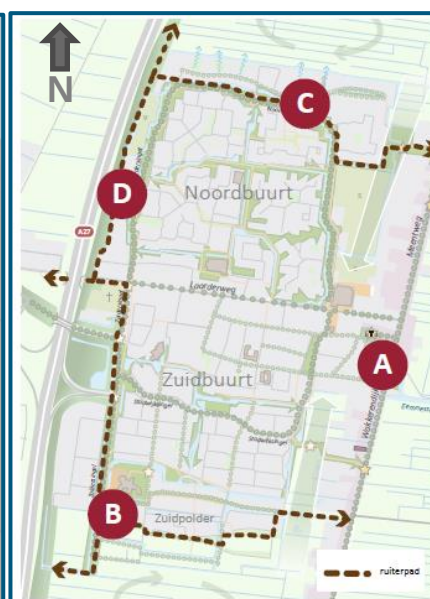
Om de ruiters beter te faciliteren op deze relatie zijn aanvullende maatregelen gewenst. Deze zijn reeds opgenomen in het groenplan. Dit zowel voor de paardenroutes in de kern van Eemnes (zie hoofdstuk 9, maatregel 17) als het buitengebied (zie hoofdstuk 9, maatregel 19).

In het groenplan staan de volgende maatregelen (zie figuur 7.21) – maatregel 17:

- Langs de Wakkerendijk/Meentweg is al een onofficieel ruiterspad aanwezig, parallel aan het fietspad. Bij de reconstructie van de Wakkerendijk wordt onderzocht of inpassing van het ruiterspad mogelijk is.
- Daarnaast wordt in Zuidpolder een ruiterspad aangelegd dat de Wakkerendijk/Meentweg verbindt met Zuidersingel
- In de Noorderbuurt wordt een ruiterspad ontwikkeld langs de Noordersingel
- en in de zone tussen de A27 en de volkstuintjes.



Figuur 7.21: Huidige ruiternetwerk in Eemnes.



Figuur 7.22: Toekomstige ruiterspaden groenplan

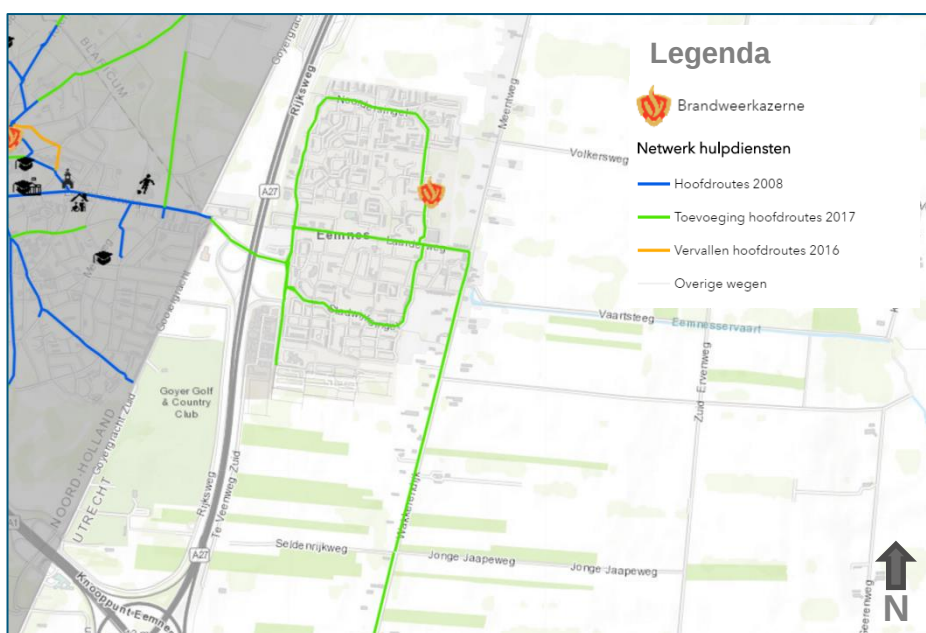
Het groenplan bevat geen maatregelen in het buitengebied. De volgende maatregel (zie figuur 7.22) – maatregel 18.

- Toegankelijk maken van de route parallel langs de A27 (de Rijksweg), door het openstellen van het hekwerk op deze route.

7.8 Hulpdiensten

Vanuit de hulpdiensten is het wenselijk dat op de hoofdroutes in Eemnes de doorstroming zo optimaal mogelijk is. Dat faciliteert enerzijds dat vrijwilligers bij een oproep zo snel mogelijk bij de kazerne kunnen komen en anderzijds kan de brandweerwagen zo snel mogelijk uitrukken.

De routes uit figuur 7.23 zijn aangemerkt als hoofdroutes. Wanneer op dit netwerk verkeerskundige maatregelen met vertragende werking (zoals snelheidsremmers) worden voorgesteld, dient het belang van de hulpdiensten meegewogen te worden.



Figuur 7.23 Huidige netwerk van hulpdiensten in Eemnes.



8 Flankerend Beleid GVVP EEMNES

8 Flankerend beleid

Flankerend aan het beleid per vervoerswijze is het eveneens wenselijk om beleid te maken op onderwerpen die meerder vervoerswijzen betreffen. Dit betreft:

1. Schoolzones.
2. Educatie en voorlichting.
3. Mobiliteitsmanagement.
4. Handhaving.
5. Monitoringsprogramma tellingen.
6. Omgevingswet.

8.1 Schoolzones

Het inrichten van duidelijk herkenbare schoolzones op de wegen rondom de scholen is een ontwikkeling binnen de drie BEL gemeenten. Het is vanuit verkeersveiligheid wenselijk is dat de gemeente Eemnes zich hierbij aansluit. Door de Schoolzones herkenbaar en uniform in te richten is het voor inwoners duidelijk wanneer hij of zij zich in een schoolzone bevindt (zie hoofdstuk 9, maatregel 21).

Onderstaand is een indicatie geven van de extra maatregelen voor het inrichten van een schoolzone. Deze maatregel is tevens toegepast in schoolzones in de aanliggende gemeente Baarn (Nieuwe Baarnsche School, t.h.v. Stationsweg / Vondellaan).



Figuur 8.1: Voorbeeld van de inrichting van een schoolzone.

8.2 Educatie en voorlichting

Door het ondersteunen van educatieve en voorlichtingsactiviteiten kan de gemeente, naast infrastructurele maatregelen, een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. De gemeente Eemnes kan dit bewerkstelligen door het stimuleren van educatie en voorlichting op scholen via bijvoorbeeld verkeersouders, aanvullend op de schoolzones in de vorige paragraaf.

In 2.2 is geconstateerd dat Eemnes een toenemend aantal ouderen kent. Vanuit die optiek is het ook zinvol om het aanbod educatiepakketten voor ouderen te stimuleren. Deze maatregel is toegevoegd aan de maatregellijst, zie hoofdstuk 9 als maatregel 20.

8.3 Mobiliteitsmanagement

In de huidige situatie zijn de alternatieven voor de keuze voor de auto beperkt (met name voor woon-werk verkeer). De realisatie van HOV in 't Gooi betekent wel dat er een extra optie wordt toegevoegd. Ook de actieradius van de fietser wordt vergroot, door de ontwikkelingen op het gebied van (regionale) snelfietsroutes en elektrische fietsen. Om die reden loont het om de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement verder te onderzoeken.

Bij mobiliteitsmanagement draait het om collectief maatwerk. De uitdaging is om meerdere reismogelijkheden en alternatieven voor autogebruik te faciliteren en dit met aantrekkelijke prikkels te stimuleren. Ook de keuze om wel of geen rit te maken, komt door technologische ontwikkelingen steeds prominenter naar voren. Thuiswerken, televergaderen, mobiel internet en andere manieren van 'slim werken' maken bepaalde vervoersbewegingen overbodig. Ook de opkomst van het internetwinkelen is een voorbeeld hiervan.

Op de schaal van Eemnes zijn de kansen beperkt(er) om in te spelen op mobiliteitsmanagement. Wel liggen er kansen om afspraken te maken over de (beïnvloeding van) mobiliteit van werknemers en/of bezoekers van bedrijven, hotspots, evenementen, bouwplaatsen, etc. Als voorbeeld wordt de mobiliteit van en naar het eigen gemeentehuis genoemd en de werkzaamheden in Zuidbuurt. Ook bij eventuele toekomstige ontwikkelingen kunnen op dit vlak aanvullende afspraken gemaakt worden (zie hoofdstuk 9, maatregel 20).

8.4 Handhaving

Uit de knelpunten komen de volgende drie belangrijke aandachtspunten op het gebied van verkeershandhaving naar voren:

1. Snelheid.
2. Parkeren.
3. Vrachtverkeer.

1. Snelheid

De meeste wegen in de gemeente Eemnes komen niet in aanmerking voor aanvullende snelheidshandhaving van het OM. Wel heeft de gemeente van de provincie smiley-borden ontvangen die de weggebruiker een directe terugkoppeling geven van de gereden snelheid. Door deze borden met regelmaat te verplaatsen wordt de weggebruiker met zijn eigen snelheid geconfronteerd en neemt de gereden snelheid af.

2. Parkeren

Vanuit de knelpuntinventarisatie zijn drie type locaties opgevallen; zijnde de Parallelweg van de Wakkerendijk, het Dorpshart/Braadkamp en de woongebieden.

Parallelweg Wakkerendijk

Voor de Parallelweg Wakkerendijk is inmiddels de voorbereiding gestart vanuit de provincie Utrecht in samenwerking met Eemnes en Baarn. De intentie is om op korte termijn de Parallelweg in te richten als fietsstraat met parkeergelegenheid (zie hoofdstuk 9, maatregel 2 en 21).

Dorpshart/Braadkamp

Rondom het Dorpshart en de Braadkamp ervaren mensen parkeerknelpunten. Voor de Braadkamp worden momenteel plannen gemaakt om deze te herinrichten. Monitoring is nodig om te bepalen of daarna nog aanvullende maatregelen of extra handhaving nodig is (zie hoofdstuk 9, maatregel 22).



Woongebieden

De woongebieden waren in het verleden ingericht als woonerf, de inrichting is echter niet passend bij die van een woonerf, waardoor deze wegen zijn aangepast naar 30 zones (maximum snelheid 30 km/h). Hierdoor zijn echter niet op alle locaties duidelijk parkeervakken aangegeven. Bij een herinrichting is het aan te bevelen duidelijkere parkeervakken aan te geven.

3. Vrachtverkeer

Het vrachtverkeer is specifiek benoemd in paragraaf 4.2, indien blijkt dat gekozen wordt voor een verbod voor vrachtverkeer is het noodzakelijk dat hierbij ook de benodigde handhaving plaatsvindt.

8.5 Monitoringsprogramma tellingen

Om een goed beeld te hebben van de ontwikkelingen van het verkeer is het noodzakelijk continue voldoende actuele verkeersgegevens beschikbaar te hebben van de hoeveelheid verkeer. Recente verkeerstellingen zijn essentieel om tot een onderbouwing te komen van de inrichting van wegen en ruimtelijke ontwikkelingen en om te komen tot een juiste maatregelkeuze. Op het moment vinden zowel in Eemnes, als bij de andere BEL-partners alleen op ad-hoc basis verkeerstellingen plaats. Tot een structureel telplan is het de afgelopen 4 jaar niet gekomen doordat tellingen in eigen beheer zijn uitgevoerd. Regelmatig is sprake van vandalisme of diefstal.

Geadviseerd wordt om een telplan extern uit te besteden om op tweejaarlijkse basis verkeerstellingen uit te voeren op de belangrijkste wegen in de gemeente, zoals de Zuidersingel, Stadwijksingel, Noordersingel, Laarderweg, Wakkerendijk. Aanvullend hierop wordt er geteld en snelheidgemeten met de dynamische snelheidsborden (zie hoofdstuk 9, maatregel 23). De telapparatuur die de gemeente in eigen beheer heeft kunnen ingezet worden voor aanvullende ad-hoc tellingen.

8.6 Omgevingswet

In paragraaf 3.1 (en bijlage 7) is ingegaan op de nieuwe omgevingswet. Deze wet heeft enige gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere burgers te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de burger aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming.

De nieuwe omgevingswet is toe te passen op onder andere de mogelijk toekomstige bijvoorbeeld de ontwikkelingen locatie toekomstige uitbreiding Zuidpolder, herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet medio 2020 (de invoering van de wet is recent uitgesteld), maar ook daarvoor kan de gemeente ervoor kiezen om de burger meer te laten participeren in projecten (zie bijlage 8).

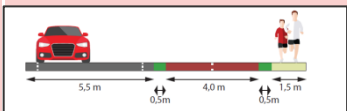


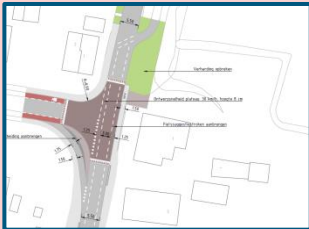
9 Maatregelen

GVVP EEMNES

In hoofdstuk 8 zijn per onderwerp maatregelen voorgesteld. In dit hoofdstuk zijn deze overzichtelijk weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt per vervoerswijze waarbij diverse maatregelen zijn opgesteld. Deze maatregelen zijn onderbouwd met een doelstelling, een voorbeeld van de maatregelen, wat de prioritering van de maatregel is en de geschatte kostenindicatie. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een paragraaf “Longlist” waarbij onderwerpen zijn benoemd welke continue aandacht eisen maar geen prioriteit hebben. De laatste paragraaf betreft de lijst van maatregelen, aflopend op prioriteit.

9.1 Auto

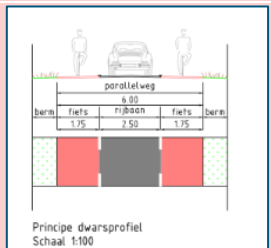
Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
1a	<u>Doelstelling:</u> Veiligheid en leefbaarheid Laarderweg vergroten <u>Maatregel:</u> wegprofiel en inrichting van Laarderweg afwaarderen.		Hoog	3 – 5 jaar	€ 250.000 – € 1 miljoen
1b	<u>Doelstelling:</u> Verkeersveiligheid voor fietsers en autoverkeer op de Laarderweg ter hoogte van het Dorpshart vergroten. <u>Maatregel:</u> aanpassing Laarderweg bij kruispunt Bajonet Braadkamp / Noordersingel.		Hoog	3 – 5 jaar	€ 300.000 – € 500.000
2a	<u>Doelstelling:</u> Verkeersveiligheid op de Wakkerendijk verbeteren voor langzaam- en gemotoriseerd verkeer. <u>Maatregel:</u> Wakkerendijk Laarderweg tot Wilgenpad herinrichten als verblijfsgebied (ETW bibeko) chicanes en parkeerplaatsen vervallen.		Hoog	3 – 5 jaar	€ 100.000 – € 250.000
2b	<u>Doelstelling:</u> Verkeersveiligheid op de Wakkerendijk verbeteren voor langzaam- en gemotoriseerd verkeer. <u>Maatregel:</u> Wakkerendijk Eikenlaan tot en met Wilgenpad herinrichten naar GOW bibeko.		Hoog	3 – 5 jaar	€ 1 miljoen – € 2 miljoen

2c	<u>Doelstelling:</u> Doorstroming en verkeersveiligheid op het kruispunt Laarderweg / Wakkerendijk <u>Maatregel:</u> Aanpassen kruispunt Laarderweg / Wakkerendijk.		Hoog	1 – 2 jaar	€ 50.000 – € 100.000
3	<u>Doelstelling:</u> Doorstroming en verkeersveiligheid op het kruispunt Zuidersingel – aansluiting A27 verbeteren. <u>Maatregel:</u> Toepassen van verkeerslichten of aanleg turbotronde op Zuidersingel.		Middel	3 – 5 jaar	€ 100.000 – € 1 miljoen
4	<u>Doelstelling:</u> Ontsluiting realiseren ten behoeve van toekomstige ontwikkeling woonwijk “Zuidbuurt”. <u>Maatregel:</u> Doortrekking Zuidersingel naar Wakkerendijk waarbij het profiel van de Zuidersingel wordt doorgezet.		Middel	> 5 jaar	€ 2 miljoen – € 10 miljoen

9.2 Vrachtverkeer

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
5	<u>Doelstelling:</u> Vrachtverkeer weren op de Laarderweg. <u>Maatregel:</u> Onderzoek vrachtwagenverbod Laarderweg.		Middel	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 15.000 -

9.3 Fiets

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie ¹⁰
6	<u>Doelstelling:</u> Goede fietsinfrastructuur voor de snelle fietsen (speedpedelec) (deels in combinatie met maatregel 2b en 9) <u>Maatregel:</u> snelfietsroute Wakkerendijk		Hoog	3 – 5 jaar	Zie maatregel 2a en 2b
7	<u>Doelstelling:</u> Goede fietsinfrastructuur voor de snelle fietsen (speedpedelec) <u>Maatregel:</u> onderzoek naar mogelijkheden snelfietsroute Te Veenweg Noord		Hoog	1 – 2 jaar	€ 500.000 – € 1 miljoen ¹¹
8	<u>Doelstelling:</u> Verkeersveiligheid op de Parallelweg Wakkerendijk verbeteren. <u>Maatregel:</u> parallelweg Wakkerendijk inrichten met brede fietsstroken		Hoog	1 – 2 jaar	€ 50.000 ¹²
9	<u>Doelstelling:</u> Verkeersveiligheid op de Laarderweg optimaliseren voor overstekende fietsers. <u>Maatregelen:</u> - Aanpassing Laarderweg bij kruispunt Streefoordlaan / Veldweg. - Aanpassing Laarderweg bij kruispunt Molenweg/Hasselaarlaan. - Aanpassing Laarderweg bij kruispunt Driest/Torenzicht.		Middel	1 – 2 jaar	€ 50.000 – € 150.000

¹⁰ Fietsmaatregelen komen mogelijk in aanmerking voor subsidie van de Provincie Utrecht.

¹¹ Project valt binnen de gemeente grenzen van Eemnes maar is op voorstel van de gemeente Laren en Blaricum, de kosten vallen onder dit project.

¹² Gemeenschappelijke maatregel samen met de gemeente Baarn (180.000) en subsidie Provincie Utrecht, verdeling kosten: 40.000 (Baarn), 50.000 (Eemnes), 90.000 (Provincie)

10	<u>Doelstelling:</u> fietsstructuur in Eemnes – Noord aaneensluitend inrichten. <u>Maatregel:</u> fietsstructuur optimaliseren Noordersingel.		Middel	1 – 2 jaar	€ 50.000 – € 150.000
11	<u>Doelstelling:</u> fietsstructuur in Eemnes – Zuid aaneensluitend inrichten. <u>Maatregel:</u> fietsstructuur optimaliseren Stadwijksingel.		Laag	1 – 2 jaar	€ 50.000 – € 150.000

9.4 Voetganger

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
12	<u>Doelstelling:</u> voetgangers moeten ruimte hebben richting het vierkante bosje. <u>Maatregel:</u> zuidelijke route clusterschool optimaliseren.		Middel	1 – 2 jaar	€ 50.000 – € 100.000
13	<u>Doelstelling:</u> kwaliteit voor voetganger verbeteren, veiligheid. <u>Maatregel:</u> Uitbreiden kindlint tot Huis van Eemnes.		Middel	1 – 2 jaar	€ 10.000 – € 50.000

9.5 Openbaar Vervoer

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
14a	<u>Doelstelling:</u> Behoud goede bereikbaarheid (per OV) van Eemnes met lijndienst, buurtbus en regiotaxi. <u>Maatregel:</u> Onderzoek alternatief regiotaxi (vraagafhankelijk vervoer)		Laag	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 15.000 ¹³
14b	<u>Doelstelling:</u> Behoud goede bereikbaarheid (per OV) van Eemnes met lijndienst, buurtbus en regiotaxi <u>Maatregel:</u> Inzet behoud huidige lijndienst (lijn 109)		Laag	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 15.000

9.6 Landbouwverkeer

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
15	<u>Doelstelling:</u> Brug voldoet momenteel niet aan de eisen om hier landbouwverkeer over te laten rijden. <u>Maatregel:</u> Geschikt maken brug Meentweg naar Gooyerweg.		Middel	1 – 2 jaar	€ 50.000 – € 100.000
16	<u>Doelstelling:</u> Een andere route voor landbouwverkeer zal er voor zorgen dat op andere locaties in Eemnes minder landbouwverkeer zal rijden, zoals over de Laarderweg. <u>Maatregel:</u> Realisatie zuidelijke route nieuwe weg		Laag	> 5 jaar	€ 50.000 – € 1 miljoen

¹³ Kosten maatregelen afhankelijk van Provincie Utrecht, de Provincie is de vervoersautoriteit op het gebied van openbaar vervoer.

9.7 Paarden

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten indicatie
17	<u>Doelstelling:</u> Ruiters beter faciliteren in de kern van Eemnes. <u>Maatregel:</u> Paardenroutes verbeteren kern Eemnes conform voorstellen uit het Groenplan (5)		n.v.t. is onderdeel van het Groenplan.	1 – 2 jaar	n.v.t. is onderdeel van het Groenplan.
18	<u>Doelstelling:</u> Ruiters beter faciliteren buiten de kern van Eemnes. <u>Maatregel:</u> Paardenroutes verbeteren buitengebied Eemnes (5). Door openstellen route parallel aan de A27.		Laag	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 15.000

9.8 Flankerend beleid

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
19	<u>Doelstelling:</u> Vergroten verkeersveiligheid in schoolomgeving. <u>Maatregel:</u> Uniforme en herkenbare inrichting schoolzones (i.s.m. gemeente Blaricum en Laren).		Middel	1 – 2 jaar	€ 10.000 – € 50.000 ¹⁴
20	<u>Doelstelling:</u> Vergroten verkeersveiligheid. <u>Maatregel:</u> Educatie en voorlichting ouders zoals: - BROEM. - Fiets veilig en fit. - Fietsinformatiedag		Middel	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 15.000 ¹⁵

¹⁴ Maatregel wordt deels gesubsidieerd door de provincie Utrecht

¹⁵ Maatregel wordt gesubsidieerd door de provincie Utrecht – wel personele inzet BEL benodigd.

	senioren.				
21	<u>Doelstelling:</u> Beïnvloeden individuele mobiliteitskeuzes bewoners, werknemers, bezoekers, etc. <u>Maatregel:</u> Verkennen kansen inzet mobiliteitsmanagement.		Laag	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 15.000
22	<u>Doelstelling:</u> Om te bepalen of aanvullende maatregelen of extra handhaving benodigd is. <u>Maatregel:</u> Monitoring parkeren rondom Dorpshart.		Laag	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 15.000
23	<u>Doelstelling:</u> Beschikbaarheid actuele verkeersgegevens. <u>Maatregel:</u> Opzetten van monitoringsprogramma verkeersgegevens.		Middel	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 15.000

9.9 Longlist

In deze paragraaf wordt een opsomming gegeven van aangedragen knel- en aandachtspunten, welke niet eerder zijn benoemd zijn in hoofdstuk 4.

Parkeren

Er zijn een aantal aandachtspunten met betrekking tot het parkeren.

- A. Aandachtspunt: De parkeerplaatsen in de woonwijken in de kern Eemnes zijn niet overal duidelijk aangegeven (conform inrichting als woonerf).
Maatregel: Bij mogelijke herinrichtingen van de wegen in de woonwijken, extra aandacht voor het beter en duidelijker inrichten van de parkeerplaatsen.
- B. Aandachtspunt: Het parkeren van voertuigen in het Havenkwartier in Eembrugge is niet optimaal, er is melding van parkeren voor uitritten.
Maatregel: Parkeren op deze locatie dient gemonitord te worden en indien nodig extra aandacht besteed te worden door middel van handhaving.

Verkeersveiligheid / gemotoriseerd verkeer

Er zijn een aantal aandachtspunten met bereikbaarheid en verkeersveiligheid van gemotoriseerd verkeer.

- C. Aandachtspunt: Verkeersveiligheidsaandachtspunt op de Braadkamp bij parkerende voertuigen in de vakken (in en uitrijden) en fietsers.
Maatregel: Bij mogelijke herinrichtingen de huidige inrichting optimaliseren en waar mogelijk combineren met de mogelijke herinrichting van de Bajonet (Noordersingel / Braadkamp / Laarderweg).
- D. Aandachtspunt: Verkeersveiligheidsaandachtspunt in de bocht Wakkerendijk / Laarderweg / Meentweg. Met name tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer.
Maatregel: Er is reeds een plan om het huidige kruispunt aan te passen. Deze wordt meegenomen in maatregel Wakkerendijk binnen de kom (zie 2.1)
- E. Aandachtspunt: Verkeersveiligheidsaandachtspunt op de Torenzicht, aangegeven wordt dat er hoge snelheid wordt ervaren en vrachtverkeer.
Maatregel: Bij mogelijke herinrichtingen de huidige inrichting optimaliseren.
- F. Aandachtspunt: Verkeersveiligheidsaandachtspunt op de Raadhuislaan, onder andere het negeren van het éénrichtingsverkeer.
Maatregel: Bij mogelijke herinrichtingen de huidige inrichting optimaliseren (mogelijkheid fietsstraat hierin meenemen).
- G. Aandachtspunt: Verkeersonveiligheid door te kort aan ruimte voor vrachtverkeer dat in- en uitrijdt op de Bramenberg (ter hoogte van nr. 21, dit in combinatie met geparkeerde voertuigen).
Maatregel: Bij mogelijke herinrichtingen de huidige inrichting optimaliseren.
- H. Aandachtspunt: Verkeersveiligheidsaandachtspunt bij aansluiting Stadwijkersingel en Zuidersingel.
Maatregel: Mogelijke herinrichtingen de huidige inrichting optimaliseren.
- I. Aandachtspunt: Verkeersveiligheidsaandachtspunt door te hoge snelheden op de Zuidersingel.
Maatregel: Mogelijke herinrichtingen de huidige inrichting optimaliseren, dit afwegen bij herinrichting kruispunt aansluiting A27 (hier vinden in verband met de HOV baan aanpassingen plaats).
- J. Aandachtspunt: Bewoners ervaren verkeersonveiligheid door ongewenst verkeer op de Heidelaan (sluipverkeer).
Maatregel: Mogelijke herinrichtingen de huidige inrichting optimaliseren.
- K. Aandachtspunt: Verkeersonveiligheidsknelpunt op de Oud Eemnesserweg.
Maatregel: In de nabije toekomst komen hier mogelijk ontwikkelingen, het is wenselijk dan te onderzoeken of herinrichting mogelijk is om de huidige inrichting te optimaliseren.



- L. Aandachtspunt: Vanuit het Havenkwartier is als specifiek knelpunt aangegeven dat hier foutgeparkeerd wordt door vrachtwagens en aanhangwagens.
Maatregel: Het foutief parkeren is een aandachtspunt voor de handhaving.

Fiets

Er zijn een aantal aandachtspunten met bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.

- M. Aandachtspunt: Fietsaansluiting Meentweg t.h.v. Volkersweg.
Maatregel: Verder optimaliseren aansluiting.

Voetganger

Er zijn een aantal aandachtspunten met bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor de voetganger.

- N. Aandachtspunt: De voetgangersoversteekplaats (Zebepad) op de Laarderweg ligt naar mening van sommige bewoners niet op de meest optimale locatie (bij dorpshart).
Maatregel: Mogelijkheid onderzoeken om de oversteekplaats te verplaatsen.
- O. Aandachtspunt: Bij de komst van de HOV 't Gooi haltes bij A27 aansluiting Eemnes is de zorg uitgesproken dat de afstand tussen de haltes niet optimaal is.
Maatregel: Ernaar streven de afstand en de toegankelijkheid tussen de haltes optimaal te houden (in het huidige ontwerp proces).

Hulpdiensten

Er zijn een aantal aandachtspunten met bereikbaarheid voor de hulpdiensten.

- P. Aandachtspunt: Bereikbaarheid complex tussen Ploeglaan en Eemlustlaan voor Brandweer.
Maatregel: Onderzoek naar mogelijkheid meer ruimte beschikbaar maken voor hulpdiensten.
- Q. Aandachtspunt: weinig ruimte/krappe bocht Eemlustlaan en het is er te smal door parkerende auto's.
Maatregel: Onderzoek naar mogelijkheid meer ruimte beschikbaar maken voor hulpdiensten (door bijvoorbeeld het verbieden van het parkeren aan de kant van het trottoir – gele markering trottoirband).
- R. Aandachtspunt: Inrichting verbinding Ploeglaan richting Eemlustlaan te smal ingericht.
Maatregel: Onderzoek naar mogelijkheid meer ruimte beschikbaar maken voor hulpdiensten.

9.10 Maatregellijst naar prioriteit & vervoerswijze

Onderstaand is de maatregellijst opgesomd en is per maatregel vermeld op welke vervoerswijze de maatregel effect heeft. De volgorde van de maatregelen is opgesteld op basis van prioriteit. Hierbij is van de volgende aannames uitgegaan:

- Maatregelen op de Laarderweg en Wakkerendijk met hoge prioriteit gezien de maatschappelijke en bestuurlijke aandacht (van de eerste 10 maatregelen hebben 8 betrekking op deze wegen).
- Maatregelen op thema fiets relatief hoge prioriteit vanwege het belang van een goede duurzame fietsinfrastructuur.

NR	Omschrijving	Voet- ganger	Fiets	OV	Auto	Vracht- auto	Landbouw -verkeer	Paarden
8	parallelweg Wakkerendijk inrichten met brede fietsstroken							
1b	aanpassing Laarderweg bij kruispunt Bajonet Braadkamp / Noordersingel.							
2a	Wakkerendijk Laarderweg tot Wilgenpad herinrichten als ETW bibeko.							
2c	Aanpassen kruispunt Laarderweg / Wakkerendijk							
9	Verkeersveiligheid op de Laarderweg optimaliseren voor overstekende fietsers.							
2b	Wakkerendijk Eikenlaan tot en met Wilgenpad herinrichten naar GOW bibeko							
15	Geschikt maken brug Meentweg naar Gooyerweg.							
1a	wegprofiel en inrichting van Laarderweg afwaarderen.							
6	snelfietsroute Wakkerendijk							
7	Onderzoek naar mogelijkheden snelfietsroute Te Veenweg							
3	Toepassen van verkeerslichten op Zuidersingel.							
13	Uitbreiden kindlint tot Huis van Eemnes.							
23	Opzetten van monitoringsprogramma verkeersgegevens.							
10	fietsstructuur optimaliseren Noordersingel							
11	fietsstructuur optimaliseren Stadwijk singel							
12	zuidelijke route clusterschool optimaliseren.							

20	Educatie en voorlichting ouderen							
19	Uniforme en herkenbare inrichting schoolzones							
17	Paardenroutes verbeteren kern Eemnes conform voorstellen uit het Groenplan (5)							
18	Paardenroutes verbeteren buitengebied Eemnes (5). Door openstellen route parallel aan de A27.							
5	Onderzoek vrachtwagenverbod Laarderweg.							
22	Monitoring parkeren rondom Dorpshart.							
4	Doortrekking Zuidersingel naar Wakkerendijk waarbij het profiel van de Zuidersingel wordt doorgezet.							
16	Realisatie zuidelijke route landbouwverkeer nieuwe weg							
14a	Onderzoek alternatief regiotaxi (vraagafhankelijk vervoer)							
14b	Inzet behoud huidige lijndienst (lijn 109)							
21	Verkennen kansen inzet mobiliteitsmanagement.							



BIJLAGEN

GVVP EEMNES



Bijlage 1: Kaartbeelden geregistreerde ongevallen



Figuur 1.1: Kaart geregistreerde ongevallen 2011 t/m 2015.



Figuur 1.2: Kaart geregistreerde (brom)fietsongevallen 2011 t/m 2015.

Bijlage 2: Stand van zaken actieprogramma GVVP 2011-2015

Hoofdnet auto

Verbeteren situatie Clusterschool conform Fiets- en voetpadenplan (auto scheiden van langzaam verkeer, 30 km/uur zone, accentueren schoolomgeving, educatie)	deels	Deels uitgevoerd, schoolomgevingen nog niet als schoolzone ingericht.
Verbeteren parkeersituatie Clusterschool Kiss & Ride-strook inrichten	uitgevoerd	
Ontwerpstudie duurzaam veilige Laarderweg, rekening houdend met de verkeersomvang (waaronder vrachtverkeer + landbouw voertuigen)	deels	Op de Laarderweg zijn alleen korte termijn maatregelen uitgevoerd (2 VOP's) en aanpassing bocht Wakkerendijk / Laarderweg.
Doorgaand verkeer beperken daar waar, op basis van monitoringsresultaten, dit noodzakelijk blijkt.	niet uitgevoerd	
Studie naar de wenselijke locatie van het landbouwverkeer, waarbij als mogelijkheid een ontsluiting via de Te Veenweg Noord wordt gezien	uitgevoerd	Studie uitgevoerd.
Realiseren volwaardige auto ontsluiting Zuidbuurt (uit te werken in plan Zuidbuurt)	niet uitgevoerd	Doorsteek is onderzocht maar verder niet op doorgegaan. De doorsteek is niet gerealiseerd.
Ontwerpstudie en herinrichting Wakkerendijk noordelijk deel bij eenzijdig verspringende versmallingen binnen de bebouwde kom	deels	Toekomstvisie Wakkerendijk wordt opgesteld. De visie is niet uitgevoerd voor het noordelijke deel van de Wakkerendijk.
Opwaarderen kruispunten Zuidersingel (streng: op/afrit A27-Verlegde Laarderweg). Dit in nadere integrale studie uitwerken	niet uitgevoerd	Maatregelen worden pas later uitgevoerd. Ontwikkelingen waarmee rekening gehouden moet worden zijn: verdere ontwikkeling Zuidbuurt, HOV halte en mogelijke komst Mac Donalds.
In beeld brengen oplossingsmogelijkheden parkeren woonhoven	niet uitgevoerd	Woonhoven waren voor het GVVP reeds omgevormd van woonerf naar 30 zone. De voorgestelde oplossingsrichting uit het GVVP heeft niet plaatsgevonden.
Uitvoeren spitsafsluitingen (Stachouwerweg en Gooyerweg)	uitgevoerd	Doormiddel van bebording 'uitgezonderd bestemmingsverkeer'.

Hoofdnet OV

Optimalisatie bediening Zuidbuurt conform wensbeeld	deels	"rondje Zuidbuurt" niet mogelijk vanwege ontbreken 2e ontsluiting op Wakkerendijk. Lijn 109 rijdt inmiddels wel via gemeentehuis/bedrijventerrein.
Participeren in HOV project	uitgevoerd	
Acties visie brandweer ("Ruim baan") uitvoeren	deels	Op beperkt aantal locaties uitgevoerd (niet integraal overgenomen).
Aanleg P+R Eemnes	deels	Onderdeel HOV plan.
Aanleg bushaltes A27 t.b.v. HOV	deels	Onderdeel HOV plan.

Hoofdnet fiets

Verbeteren oversteken zuidelijke ontsluitingsring uit Fiets- en voetpadenplan (Kruising met Vijverlaan, Schoolpad)	uitgevoerd	
Verbeteren oversteken Wilgenpad	deels	Gekoppeld aan huidig lopend onderzoek Wakkerendijk.
Verbeteren oversteken noordelijke ontsluitingsring (Kruising met Aartseveen, Lambertsveen, Vlosseveen, Watersnip en Rietgors)	deels	Oversteek watersnip niet uitgevoerd, wens en plan ligt er wel.
Ter hoogte van Braadkamp/Plantsoen verbeteren situatie fietsers (versterken verblijfsfunctie), mee te nemen in Dorpshart ontwikkeling.	deels	De voorgenomen verblijfsfunctie voor fietsers en voetgangers rondom het dorpshart is deels uitgevoerd. Bij de herinrichting zijn concessies gedaan aan de verkeersfunctie, waardoor de verblijfsfunctie niet voldoende tot uiting komt.
Bij problemen van kruisingen hoofdfietsnet - erftoegangsweg snelheid auto beheersen en van/naar fietspad de overgang accentueren.	niet uitgevoerd	Door deels aanwezige fietsvoorziening is de voorrangssituatie deels onduidelijk.
Verbeteren fietsoversteek kruispunt Bramenberg (noord)-Zuidersingel	niet uitgevoerd	Bajonet constructie blijft aandachtspunt.
Accentverhogende maatregelen tweerichtingenfietspad op de rotonde Noordersingel – Laarderweg	uitgevoerd	Rotonde is aangepast
Kwaliteit voetgangers- fietsnetwerk beheren en pro-actief bewaken	niet uitgevoerd	Geen concrete acties genomen.

Paarden

Aanleg zuidelijke oost-westverbinding tussen Wakkerendijk en Zuidersingel en Meentweg – Te Veenweg Noord optimaliseren	niet uitgevoerd	
Openstellen doorgang paardenroute ten westen van de A27	niet uitgevoerd	

Divers

Bij de ontwikkeling van het Dorpshart bewegwijzering vrachtverkeer richting de singels (inclusief overleg winkeliers) aanbrengen	deels	De bewegwijzering is aangebracht, overleg met winkeliers heeft deels plaatsgevonden.
Convenant verkeersveiligheid met bijbehorende acties uitvoeren	deels	Convenant bestaat niet meer. Wel zijn ad hoc educatie maatregelen uitgevoerd (verkeersexamens, af en toe fietsdag ouderen, dodehoek educatie).

Monitoring

Monitoren verkeer Wakkerendijk, Meentweg, Zuidersingel (nabij A27), Verlegde Laarderweg, Kerkbuurt, Noordersingel en Laarderweg, waar nodig aanvullende maatregelen treffen.	niet uitgevoerd	Vanuit de raad is het verzoek om een monitoringsplan op te stellen nog steeds actueel. Vooral nog alleen ad-hoc tellingen.
Toetsen ontwikkelingsplan Dorpshart, rekening houdend met leefbaarheid en bereikbaarheid (o.a. vrachtverkeer) en de ontsluiting van de fiets	uitgevoerd	
Monitoren verkeerscirculatie wijk tussen Plantsoen/Braadkamp en Wakkerendijk bij realisatie dorpscentrum (evt. aanvullende maatregelen)	niet uitgevoerd	
Toetsen uitvoeringsplan uitbreiding bedrijventerrein Zuidbuurt op het realiseren van voldoende parkeerplaatsen voor zowel auto als vrachtauto	uitgevoerd	

Overleg/Communicatie/Educatie actie

Actief in regio verband deelnemen in overleggen m.b.t. regionale bereikbaarheidsproblemen (pakketstudie VERDER+planstudies)	uitgevoerd	
Pro actief met Rijkswaterstaat overleggen over verbeteringen verkeersafwikkeling autosnelweg, met name op de A27 noord (in het kader van AGU)	uitgevoerd	Wel overleg maar geen verbeteringen. AGU is niet meer actueel. Er is 130 km/h ingevoerd tegen wil Eemnes in. Verbreding voorlopig geen middelen voor.
In overleg met de provincie nagaan in hoeverre het RVM programma van de provincie kan bijdragen aan het verminderen van het aandeel sluipverkeer door Eemnes	niet uitgevoerd	Niet uitgevoerd wegens prioriteitstellingen
Met de provincie (Noord Holland en Utrecht) overleg voeren ten behoeve van het behoud, de kwaliteit en bereikbaarheid van het openbaar vervoer	uitgevoerd	Buurtbus is teruggekeerd in Eemnes.
Overleg met de gemeente Bunschoten en de provincie Utrecht om het pontje over de Eem ook op zondag te laten varen.	deels	Gesprekken zijn gevoerd maar Bunschoten en Eemnes zijn er nog niet uitgekomen.
Communicatie over de mogelijkheden van Regiotaxi naar de bevolking	niet uitgevoerd	
Actieve benadering scholen tegen halen en brengen met auto (o.a. hulp politie)	deels	Er heeft beperkt overleg plaatsgevonden met scholen op het gebied van verkeer.
Toevoegen van een codering naar thema's in het klachtenregistratiesysteem	niet uitgevoerd	Er is een nieuw registratie systeem voor klachten. De mogelijkheden voor een categorisering van de klachten zijn nog niet volledig benut.
Communicatie extern (uit te voeren maatregelen / behaalde resultaten)	niet uitgevoerd	

Bijlage 3 Notulen Ronde - 24 Februari 2017



Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Peter de Cocq
Van: Jos Hengeveld
Datum: 24-02-2017
Ons kenmerk: BE8839
Classificatie: Open

Onderwerp: Aantekeningen Ronde Eemnes 24/02/2017

De avond wordt geopend met een presentatie door Jos Hengeveld (RHDHV). Hierin is het volgende toegelicht:

- Proces GVVP
- Bovenliggend beleid
- Vigerend beleid en uitgevoerde maatregelen
- Huidige knelpunten

Vervolgens zijn de insprekers aan het woord geweest:

1. Dhr. Lokker – Havenkwartier
2. Dhr Groot – Fietzersbond
3. Bijlaard – Laarderweg
4. Mulders – Wakkerendijk
5. De Zeeuw – Wakkerendijk
6. Bert Post – AKOE
7. Max Haringman – bordenplan

1. Dhr. Lokker – Havenkwartier

- Parkeerverbod handhaven ivm geparkeerde voertuigen bij inritten
- Verzoek verbodsbord te plaatsen
- Paaltje inrijverbod eruit, weg weer openbaar toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer

2. Dhr Groot – Fietzersbond

- Aandacht voor fietsveiligheid op de Laarderweg en op de Singels.
- Zebrapad Laarderweg ligt op de verkeerde plek (bij dorps hart)

3. Bijlaard – Laarderweg

- Aandacht voor Laarderweg, discussie speelt al lang maar er gebeurt niks.
- Laarderweg en Wakkerendijk zijn 1 geheel. Behandel ze niet apart.

4. Mulders – Wakkerendijk

- Smiley graag ook aan de andere kant.
- Weg zsm naar 50 km/h

5. De Zeeuw – Wakkerendijk

- Pad tussen Zuidersingel en Wakkerendijk is een verrijking, zo laten.
- Oversteek Wakkerendijk verbeteren.



6. Bert Post – AKOE

- Laarderweg enige goede veilige verbinding door Eemnes, of nieuwe weg om Zuidpolder heen.

7. Max Haringman – bordenplan

- Aandacht voor saneringsplan verkeersborden (zomernota '13)
- Middenstreep fietspad Wakkerendijk
- Verlichting fietspaden moet beter.

Bijlage 4 Notulen stakeholdersavond 4 april 2017

Notitie / Memo

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
TRANSPORT & PLANNING

Datum: 4 april 2017

Onderwerp: Stakeholdersavond 4 april – gemeente Eemnes

Aanwezigen + functie/belangen:

- | | |
|---------------------|--|
| • Sven Lankreijer | Wethouder Eemnes |
| • Mirjam Havinga | Directeur basisonderwijs, stichting Proceon |
| • Eline Lemstra | Voorzitter Stichting Woonadvies Commissie Eemnes |
| • Jan van der Meent | Landbouw |
| • Bert Post | Agrariërs |
| • Kees Eek | LTO |
| • Mark Edelbroek | Adviseur verkeer, RWS |
| • Paul Castein | Veiligheidsregio Utrecht |
| • Kees Groot | Fietzersbond |
| • Jos Hengeveld | RHDHV |
| • Haitze Witteveen | RHDHV |

De avond wordt geopend door Jos Hengeveld (RHDHV). De discussie komt op gang met de vraag:

Wat zijn volgens u de knelpunten in Eemnes?

- Post: Alleen een oplossing mogelijk wanneer er nieuwe ontsluitingen komen. Momenteel is er maar 1 oost-west verbinding door Eemnes dus een bron van klachten. Volgens de rest van de aanwezigen is dit niet de oplossing, bij een nieuwe ontsluiting maakt er nog altijd veel verkeer gebruik van de Wakkerendijk aangezien 95% lokaal verkeer is. Dhr. Post geeft ook nog aan dat er in de bochten conflicten ontstaan met vrachtverkeer en overig verkeer.
- Lemstra: Maak de Stadwijkersingel minder bochtig.
- Havinga: Een fietsstraat maken van de Raadhuislaan, 1 richting. In plaats van de 'knip' met de bakken. Dit ontziet de Laarderweg en tegelijkertijd gaat de onveilige 'knip' weg. Ook hebben automobilisten hierdoor een extra mogelijkheid om het dorp te verlaten. Echter, de wethouder is bang dat hier te veel verkeer langs zal gaan.
- Havinga: grootste zorg is de Laarderweg en De Minnehof. Daarbij ligt ook De Braadkamp waar het onoverzichtelijk is om over te steken, ook veel parkeerbewegingen.
- Wethouder: vraagt of men een oplossing heeft voor de kruising bij de Braadkamp.
- Lemstra antwoord dat de zebra slecht zichtbaar is, vooral in het donker en tijdens slecht weer.
- Havinga: oplossing is om de parkeervoorziening op de Braadkamp besloten te maken met een andere ingang want uitstekende/uitrijdende auto's zie je nu niet. Het terrein moet worden afgesloten aan de kant van de Braadkamp.
- Castein: rondom de braadkamp is nu te veel vrijheid voor automobilisten.
- Eek: waarschuwt dat zolang er geen betere oost-west verbinding is zullen de problemen blijven.
- De wethouder draagt aan dat een ontsluiting via de Eikenlaan het meest ideaal zou zijn. Hij vindt dit voor de Wakkerendijk ook meest logisch.

- Post/Eek: ontsluiting landbouwverkeer ten noorden van Eemnes ook wenselijk, dan heb je als landbouwverkeer een alternatief, scheelt ook bochten. Dit is voor verkeer op de Laarderweg geen alternatief, daarvoor is een geheel nieuwe ontsluiting wenselijk (dit indien de Laarderweg geen optie is).
 - Wethouder: stelt voor om een 'ideaal' beeld te maken van wat men Eemnes wil bereiken/plannen de komende jaren. Hier kan dan naartoe worden gewerkt. De overige aanwezigen vinden dit een goed plan.
 - Castein: belangrijk dat de Laarderweg goed aanrijdbaar blijft. Aanrijtijden moeten worden gehaald, vrijwilligers moeten snel bij de kazerne kunnen zijn
 - Lemstra: de 'chicane' is slecht voor landbouwverkeer, ze is verbaasd dat deze nog niet aan 'gort' is gereden.
 - Groot: knelpunten fiets bij winkelcentrum en de omliggende aansluitingen. Bajonet aansluiting bij winkelcentrum (Noordersingel met Laarderweg) heeft geen zin, iedereen fietst hier rechtdoor. Fietzers steken altijd dwars over.
 - Castein: weinig ruimte/krappe bocht Eemlustlaan en het is er te smal door parkerende auto's.
 - Groot: File op de Laarderweg, soms tot aan de Braadkamp, Wakkerendijk.
 - Post: Wakkerendijk 240 meter geen uitwijkmogelijkheid, iedereen rijdt over de stoep.
 - Havinga: auto's over het fietsbruggetjes bij de Ploeglaan
 - Eek: Bij Laarderweg t.h.v. Braadkamp grootste knelpunt.
 - Wethouder: als oplossing een rotonde bij de Braadkamp? Met flauwe bochten bij aanrijden? Ook oplossing voor slecht zichtbare zebra.
 - Edelbroek: afwikkeling Zuidersingel staat onder druk. Andere aansluiting A27 niet mogelijk want dit zorgt voor een kettingreactie. Op een klein stukje weg veel verkeer, veel conflicten. Plannen voor 2 HOV haltes zorgen wellicht voor nog meer problemen?
 - Groot: toegankelijkheid HOV haltes, veel trappen, eind lopen.
- **Pauze**

Reacties op de wensbeelden

Gemotoriseerd verkeer

- Groot: bestemmingsverkeer krijg je niet van de Laarderweg. Dit verkeer is moeilijk te verminderen maar wel te verplaatsen. Dit kan door de ring rond/door Eemnes 'heel' te maken.
- De wethouder reageert hierop dat daar weinig/geen draagvlak voor zal zijn aangezien het plantsoen daarvoor moet worden verkleind. Wel is er draagvlak om de Laarderweg anders in te richten.
- Groot: wil graag échte fietspaden langs de 50km/h wegen.

Fietsverkeer

- Aanwezigen merken op dat het Eikenlaantje op de huidige kaart mist (als zwarte lijn). Veel individuele fietsers maken hier gebruik van. De wens is om hier een goede fietsroute van te maken.
- Dhr. Eek merkt op dat de Meentweg en Wakkerendijk vooral door semi-recreatieve fietsers (wielrenners, sport) worden gebruikt. Recreatieve fietsers kiezen daarentegen voor de Noord- en Zuid ervenweg (pontje). Zondag vaart het pontje niet dus extra fietsverkeer Wakkerendijk.
- Havinga merkt op dat de groepen wielrenners op de Wakkerendijk voor gevaarlijke situaties zorgen, iets wat de andere aanwezigen beamen.
- Wethouder: graag de gele lijn doortrekken naar de theetuin(en).
- Wethouder: Wakkerendijk en meentweg aansluiten op netwerk 'Stichtse route'.



Voetgangers

- Groot: Ergens langs de Wakkerendijk is een erg smal stuk wat met een kinderwagen lastig is te passeren.
- Wethouder: graag het 'kindlint' als structuur erin opnemen.
- Wethouder: Er moet een goede looproute komen naar/van het (te realiseren) 'Huis van Eemnes'.

Vrachtverkeer

- Post: route via afrit Baarn/Soest en dan de Wakkerendijk op is het beste.
- Post: veel vrachtwagens met mest die naar boerderijen gaan vallen ook onder vrachtverkeer, het aantal vrachtwagens neemt toe.
- Havinga: ontsluiting bij het theehuis een optie, en dan brug breder maken.
- Aanwezigen: Via brug bij theehuis heeft de voorkeur (route aanpassen in wensbeeld), brug moet wel worden verbreed.

Landbouwverkeer

- Eek: Landbouwverkeer over de Noordersingel sturen lost niets op. De Meentweg af is beter en dan via de Wakkerendijk de polder in.
- De Meentweg is veiliger dan de Te Veenweg Noord om dat hier geen uitwijkmogelijkheden zijn (en verkeer richting Huizen hoeft niet door de kern van Eemnes).
- Post: route over Eikenlaan is een route die de kern ontwijkt, maak het tunneltje onder A27 weer geschikt voor landbouwverkeer.
- Wethouder: oplossing

Openbaar vervoer

- Lemstra: vindt het een simpele eenvoudige route.
- Verder geen opmerkingen.

Ruiterpaden

- Groot: het tunneltje onder de A27 is niet geschikt voor paarden.
- De route zoals genoemd in het 'groenstructuurplan' moet aan de structuur worden toegevoegd.

Bijlage 5 Model aanpak veilig fietsen

1. Waarom een fietsscan?

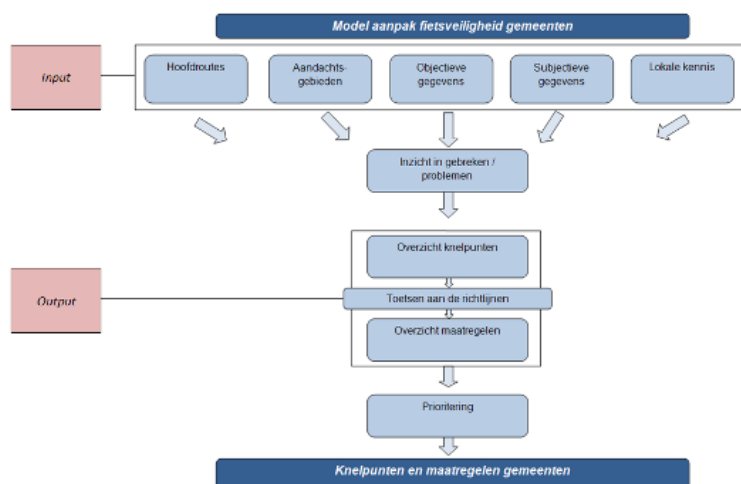
Nederland telt meer fietsen dan inwoners waarmee jaarlijks 15 miljard kilometer wordt afgelegd. Van oudsher kent Nederland een breed scala aan fietsvoorzieningen om deze ritten zo veilig mogelijk te laten verlopen. Helaas neemt sinds 2000 het aantal fietsongevallen met ernstig gewonden en doden weer toe. Deze ongevallen vinden voornamelijk plaats op lokale wegen. Reden voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) afspraken te maken over de aanpak van deze ongevallen. Afsproken is dat de gemeenten een lokale aanpak opstellen, waarbij de verkeersveiligheid voor fietsers verbetert. Om gemeenten daarbij te ondersteunen is de 'Modelaanpak Veilig Fietsen' vastgesteld. In deze modelaanpak wordt een werkwijze voorgesteld hoe te komen tot een concreet actieplan.

Gemeente Eemnes geeft met het opnemen van deze bijlage in het GVVP invulling aan de afspraak die de VNG maakte met de minister. In deze bijlage is conform de modelaanpak inzicht verkregen in de doelgroepen, knelpunten, oplossingen en maatregelen. Het is nu aan de gemeente Eemnes om de derde fase uit de aanpak vorm te gaan geven zodat structureel gewerkt wordt aan de verkeersveiligheid van de fietser binnen de gemeente. In deze bijlage wordt de structuur van de modelaanpak aangehouden en waar mogelijk verwezen naar het GVVP.

In hoofdstuk 2 allereerst het kader waarbinnen de fietsscan is uitgevoerd inzichtelijk gemaakt. Er is gekeken naar de gemeente Eemnes, welke omstandigheden maken Eemnes bijzonder en hoe verhoudt het fietsgebruik zich tot andere gemeenten. Er is tevens gekeken naar het beeld van de fietser in de ongevallenanalyse. Tot slot is in dit tweede hoofdstuk gezocht naar de inbedding van de fietser en het fietsbeleid in de gemeente en bij haar samenwerkingspartners.

In hoofdstuk 3 is de tweede fase uit de modelaanpak behandeld. Gekeken is naar de knelpunten op het gebied van de fiets en de mogelijke oplossingsmaatregelen die daarbij passen. Hoofdstuk 3 wordt afgesloten met een uitvoeringsplan dat de basis is voor een structurele inbedding binnen de organisatie.

In het vierde en laatste hoofdstuk wordt vervolgens een doorkijk gegeven naar deze structurele inbedding.



Afbeelding 1: Proces Modelaanpak Veilig Fietsen

2. Fase 1. Kader en opgave

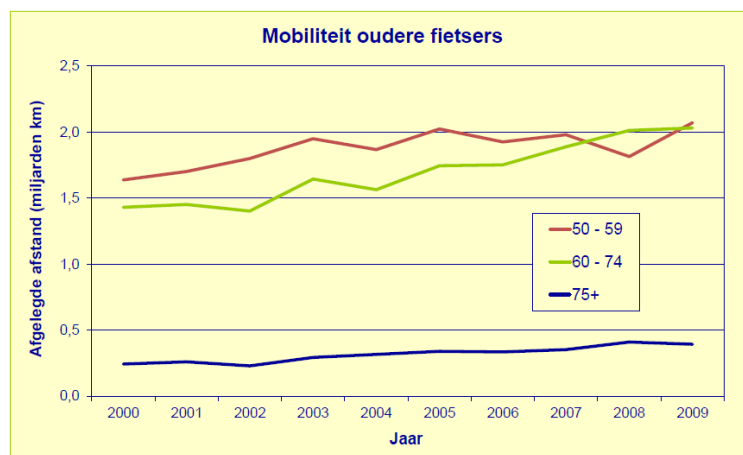


2.1 Demografie - Kenmerken Eemnes

In hoofdstuk 2 van dit GVVP is een uitgebreide toelichting gegeven over de demografie van de Gemeente Eemnes. Tevens is hier een vergelijking gemaakt met de buurgemeenten Blaricum en Laren.

De bevolkingsopbouw in 2015 is vergeleken met die van de andere BEL-gemeenten en de totalen voor beide provincies in figuur 2.5. Uit de figuur is op te maken dat een relatief groter aandeel inwoners jonger dan 50 jaar is dan in de andere BEL-gemeenten. Er is echter wel een relatief groter aandeel ouderen in Eemnes in vergelijking met de totalen van beide provincies.

De te verwachten veranderingen in de samenstelling naar leeftijd is van belang voor allerlei voorzieningen als scholen en zorginstellingen. Daarnaast heeft dit een effect op de mobiliteit. Ouderen (65+) hebben bijvoorbeeld een andere mobiliteitsbehoefte. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in 2013 een factsheet gepubliceerd waaruit blijkt dat het fietsgebruik onder ouderen (55 jaar en ouder) toeneemt (zie afbeelding 4).



Afbeelding 2: toename in fietsgebruik ouderen (bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid).

Een belangrijke ontwikkeling is de toenemende populariteit van de elektrische fiets, vooral onder ouderen. Met het toenemend gebruik stijgt ook de bezorgdheid over de veiligheid van het voertuig. Immers, door de ondersteuning kan men met dezelfde fysieke inspanning sneller fietsen dan op een traditionele fiets. Dat 'gemak' kan tevens aanleiding zijn om meer te gaan fietsen, en ook onder omstandigheden, zoals bij harde wind, waarbij men dit niet met een traditionele fiets zou hebben gedaan.

De vergrijzing draagt ertoe bij dat er in de toekomst meer, en mogelijk meer relatief kwetsbare, ouderen zijn die langer blijven fietsen. Dit bemoeilijkt het streven om het aantal fietsongevallen in deze groep terug te dringen.

Positieve kant is dat er als gevolg van de komst van de elektrische fiets in zijn algemeenheid meer aandacht komt voor de fietser, ook voor de fietser op de conventionele fiets.

2.3 Stap 1. Fietsongevallen

In totaal zijn er in de periode 2011 t/m 2015 160 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente Eemnes. Van die ongevallen vonden er 55 plaats op wegen die in beheer waren bij de gemeente Eemnes (en dus 105 op rijks-, provinciale en/of waterschapswegen). In bijlage 1 zijn kaartbeelden opgenomen van de ongevalslocaties.

Van deze 55 ongevallen waren 11 ongevallen waarbij (brom)fietsers betrokken waren:

- 1 frontaal ongeval, 1 flank ongeval en 9 waarbij de aard van het ongeval onbekend was.
- Hierbij zijn 7 slachtoffers gevallen. 6 slachtoffers onder de (brom)fietsers (waarvan 2 ernstig) en 1 slachtoffer waarvan de vervoerswijze onbekend was.

Betrokken vervoerswijzen:

- Het betrof 4 ongevallen waarbij een fiets betrokken was (waarbij er 2 ernstige en 1 overig gewond raakte).
- Het betrof 7 ongevallen waarbij een bromfiets betrokken was (1 overig gewond slachtoffer).
- Het betrof 1 ongeval met een snorfiets (1 overig gewond slachtoffer).

Type voertuigen	Ongevallen	slachtoffers	ernstige slachtoffers	Type vervoerswijze slachtoffer
Bromfiets - fiets	1	1		fiets
Bromfiets - bestel/personenauto	4	2		bromfiets
Fiets - personenauto	2	1	1	fiets
Bromfiets enkelvoudig	2	1		bromfiets
Snorfiets enkelvoudig	1	1		snorfiets
Fiets enkelvoudig	1	1	1	fiets
Totaal	11	7	2	

Onderstaand is de leeftijd van de betrokken bromfiets, snorfiets en fietsbestuurders weergegeven. Tussen haakjes is aangegeven of deze persoon ook gewond is geraakt.

	4 t/m 11 jaar	12 t/m 15 jaar	16 t/m 17 jaar	18 t/m 24 jaar	25 t/m 59 jaar	60 jaar en ouder	Onbekend	Totaal
Bromfiets			2 (1)	3		2 (1)		7
Fiets	1 (1)	1			1 (1)	1 (1)		4
Snorfiets						1 (1)		1
Totaal	1	1	2	3	1	4	0	12

Uit de bovenstaande tabellen valt het volgende op:

- 4 van de 11 ongevallen zijn enkelzijdig (zonder botspartner) en 3 van de 7 slachtoffers vallen bij deze enkelzijdige ongevallen.
- Personen in de jongste (4 t/m 11 jaar) en de oudste leeftijdsgroep (60 jaar en ouder) zijn als ze betrokken zijn bij een ongeval relatief vaak slachtoffer (4 van de 5 betrokken personen bij een (brom)fiets ongeval).
- De (brom)fiets ongevallen liggen verspreid over de gemeenten en kennen geen gemeenschappelijke locatie (ongevallen concentratie) of oorzaak.

Op basis van de ongevallenanalyse adviseren we de focus te leggen op de volgende punten:

- oudere verkeersdeelnemers (60 jaar en ouder), ook omdat dit aandeel ouderen in de komende jaren sterk toeneemt (landelijk thema);
- voertuigbeheersing (gezien de enkelvoudige ongevallen), ook omdat dit landelijk een thema is waardoor veel fietsongelukken gebeuren.

Het leggen van focus betekent niet dat de andere punten niet belangrijk meer zijn. Integendeel, een goed verkeersveiligheid beleid richt zich op alle doelgroepen.



Afbeelding: Risicogroepen uit de Modelaanpak

2.4 Stap 2: Aansluiting lopend beleid en uitvoering

Een opsomming van het vigerende en bovenliggend beleid is terug te vinden in hoofdstuk 3. Doordat de resultaten van de modelaanpak deel uitmaken van het GVVP is de modelaanpak zelf deel van de beleidsvorming.

2.5 Stap 3: Samenwerkingspartners

Doordat het GVVP is opgesteld in samenspraak met bewoners en stakeholders (voor beide zijn specifieke avonden georganiseerd), is aan de samenwerking met de partners voldaan voor de modelaanpak.

2.6 Resultaten fase 1: Kader en opgave

Onderstaande opsomming geeft een samenvatting van de belangrijkste resultaten van de uit de eerste fase; de stappen 1 tot en met 3.

**Stap 1: problematiek en focus**

- oudere verkeersdeelnemers (60 jaar en ouder);
- gevaarlijke kruispunten;
- voertuigbeheersing.

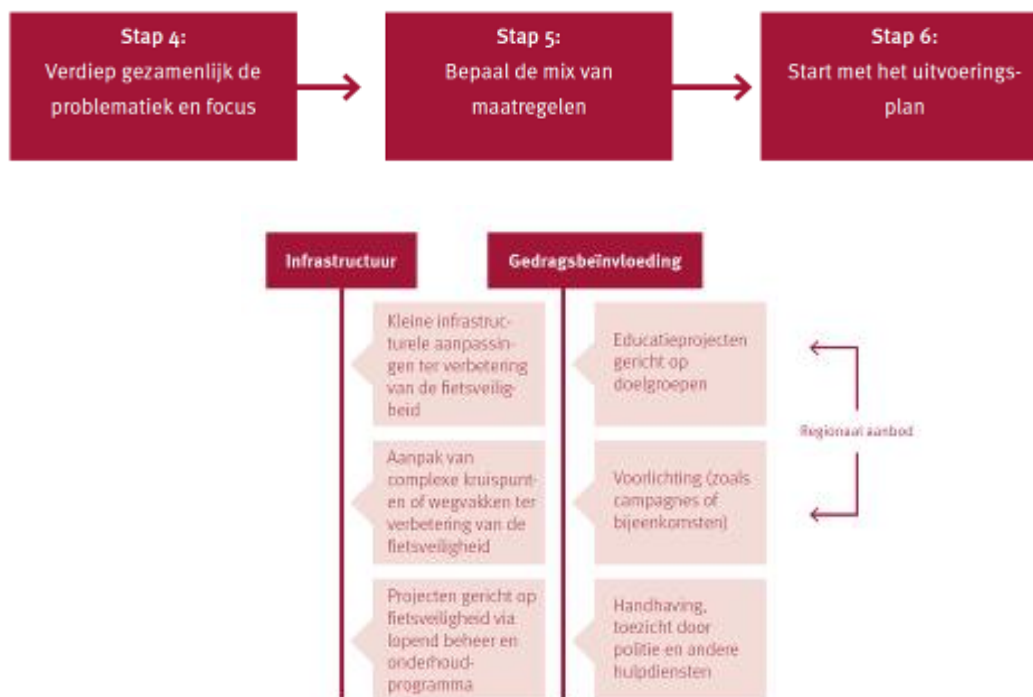
Stap 2: beleidsthema's en werkzaamheden

- Modelaanpak fiets is onderdeel van het GVVP.

Stap 3: partners

- Betrokken partners van het GVVP zijn ook bevraagd over de relevante knelpunten en oplossingsrichtingen aangaande de fiets. Zie hiervoor de stakeholdersbijeenkomsten (bijlage 4) en bewonersavonden voor het GVVP (zie ook bijlage 2).

3. Fase 2. Aanpak voor lokale impuls veilig fietsen



3.1 Stap 4: Verdieping problematiek en focus

Gemeente Eemnes geeft de fiets actief een plaats in haar beleid in de vorm van veilig fietsen en verbindende routes. Dit gebeurt onder meer door:

- het toepassen van de Duurzaam Veilige inrichting.

Zowel op het vlak van infrastructuur als gedragsbeïnvloeding wordt zo al jaren gewerkt aan de verkeersveiligheid in de gemeente.

Knelpunten

Binnen het GVVP heeft een inventarisatie plaatsgevonden van alle knelpunten door middel van een online enquête. De resultaten hiervan zijn te vinden in hoofdstuk 4, waar een specifieke paragraaf is opgenomen voor de fiets.

Doelgroepen

De resultaten van de inventarisatie zijn zowel teruggekoppeld in de Ronde (waar bewoners konden inspreken) als op de stakeholdersavond (zie bijlage 4). Op de stakeholdersavond waren alle mogelijk geïnteresseerde stakeholders uitgenodigd om mee te denken over de knelpunten en mogelijke maatregelrichtingen.

3.2 Stap 5: Mix van maatregelen – infrastructuur

Veel inwoners van Eemnes gaven als knelpunt aan dat fietsers in Eemnes te weinig ruimte hebben op het bestaande wegennet. Het fietsnetwerk heeft geen goede verbindingen en er ontstaan vaak gevaarlijke situaties voor fietsers. De locaties welke het meest zijn genoemd, zijn de Wakkerendijk, de Stadwijkersingel, de Laarderweg en de Noordersingel. Deze en overige knelpunten voor de fiets zijn weergegeven in figuur 4.2 opgenomen (zie hoofdstuk 4.2).

Laarderweg

Door het relatief grote aandeel gemotoriseerd verkeer op de Laarderweg zijn met name de oversteeklocaties Veldweg/Streefoordlaan, Molenweg / Hasselaarlaan en de bajonet (Noordersingel / Braadkamp) de grootste aandachtspunten. Maar ook het fietsverkeer dat de weg deelt met het autoverkeer is een aandachtspunt. Het is belangrijk dat deze aandachtspunten voor de fiets veel aandacht krijgen bij het optimaliseren van de inrichting van de Laarderweg (zie hoofdstuk 9, maatregel 1).

Op de Laarderweg zijn de volgende maatregelen voor de fiets aangedragen:

- A. Herinrichting wegprofiel Laarderweg
- B. Rotonde op kruispunt Bajonet Braadkamp / Noordersingel
- C. Zichtbaarheid oversteeklocaties fiets door deze veiliger in te richten (zie hoofdstuk 9, maatregel 9)
 - o Aansluitingen Streefoordlaan / Veldweg.
 - o Aansluitingen Molenweg / Hasselaarlaan.
 - o Aansluitingen t.h.v. Driest/ Torenzicht.

Wakkerendijk

De locaties waar het fietsverkeer de Wakkerendijk kruist (Raadhuislaan, Wilgenpad en Eikenlaantje) en waar het fietsverkeer de weg deelt met het gemotoriseerde verkeer (gedeelte Wakkerendijk ten noorden van het Wilgenpad) zijn de locaties waar knelpunten worden ervaren door weggebruikers.

Deze aandachtspunten dienen meegenomen te worden bij de plannen voor het herinrichten van de Wakkerendijk (zie hoofdstuk 9, maatregel 2a).

Snelfietsroutes

Onder andere door de komst van de elektrische fiets zijn zowel de provincie Utrecht als Noord-Holland bezig met het opstellen van een hoogwaardiger netwerk voor snelfietsroutes. Voorgesteld wordt het fietspad langs de Wakkerendijk te benoemen tot meest kansrijke route om binnen dit netwerk opgenomen te worden. Deze maatregel is in hoofdstuk 9 weergegeven als maatregel 7.

Noordersingel

Op de locaties waar het fietsnetwerk de Noordersingel kruist zijn door weggebruikers knelpunten ervaren zoals op de Barbeelstraat, Meervalweg, Forelweg en Watersnip. Tevens worden ook de locaties waar de fietsstructuur de weg 'deelt' zoals op de Meeuwiskamp, of kruist zoals de Jonneveen met het gemotoriseerde verkeer ervaren als een knelpunt (zie hoofdstuk 9, maatregel 6).

Stadwijksingel

Op de locaties waar het fietsnetwerk de Stadwijksingel kruist zijn door weggebruikers knelpunten ervaren zoals op Pijpestrootje/Vijverlaan en Schoolpad/Binder. De structuur van de Stadwijksingel bestaat afwisselend uit fietspaden en (doodlopende) parallelwegen met parkeervoorzieningen. Een inrichting als fietsstraat past hier beter, om duidelijk te maken dat de parkerende automobilist te gast is en rekening dient te houden met doorgaande fietsers. Dit is in hoofdstuk 9 opgenomen als maatregel 8.

3.3 Stap 5: Mix van maatregelen – educatie

Naast infrastructurele maatregelen draagt ook verkeerseducatie bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid. Voor de gemeente Eemnes draagt verkeerseducatie bij aan de volgende geconstateerde knelpunten:

- niet correct toepassen van voorrangregels (vooral bij jongeren);
- ongevallen met (ouderen) op (elektrische) fietsen.



De website toolkit.kpvn.nl geeft een totaaloverzicht van alle in Nederland landelijk beschikbare educatieve interventies op het gebied van verkeer. De site is ingedeeld naar doelgroep c.q. leeftijd.

Op de basisschool dienen alle kinderen de basisvaardigheden voor veilig verkeersgedrag te leren. Scholen zijn wettelijk verplicht om aandacht aan verkeerseducatie te besteden. Hiervoor zijn goede verkeersmethoden beschikbaar. Ook voor de gemeente Eemnes is voor de aanschaf hiervan subsidie beschikbaar vanuit de provincie Utrecht. Daardoor kunnen scholen gratis of tegen geringe kosten gebruik maken van een verkeersmethode. De gemeente kan een actieve rol spelen om dit bij scholen verder te promoten.

Specifiek met het oog op het aanleren van de vereiste fietsvaardigheden doen kinderen op de meeste basisscholen een theoretisch verkeersexamen én een praktisch fietsexamen. Ook kan de gemeente een stimulerende rol spelen door ervoor te zorgen, dat alle basisscholen in de gemeente meedoen aan deze examens.

Hoe je veilig en verantwoord deelneemt aan het verkeer, leer je niet alleen op school. Ook ouders hebben een belangrijke rol bij de verkeersopvoeding van hun kinderen. Landelijk is voor ouders de cursus 'van samen naar zelf' beschikbaar. Deze cursus maakt ouders bewust van hun rol bij de verkeersopvoeding, reikt hen leuke oefeningen aan en geeft tips over hoe je kinderen goed verkeersgedrag aanleert.

Ook voor middelbare scholen zijn diverse verkeerseducatieve projecten en producten beschikbaar waarin aandacht wordt besteed aan veilig en verantwoord fietsgedrag. Zo heeft Team Alert een aantal producten dat specifiek ingaat op het gebruik van mobiele apparaten op de fiets, naast elkaar fietsen en door rood licht rijden. Ook in het programma 'Totally Traffic' wordt veel aandacht besteed aan veilig fietsgedrag. Daarnaast zijn er projecten die specifiek aandacht besteden aan het kiezen van een veilige school-thuis route.

Voor de groepen 'beginnende bestuurders' en 'rijbewijsbezitters' zijn weinig specifieke projecten en producten beschikbaar voor veilig en verantwoord fietsen. Wel zijn er voorlichtingscampagnes die zich bijvoorbeeld richten op het gebruik van fietsverlichting en het gebruik van de valhelm bij race- en toerfietsers. Ook is er aandacht voor de manier waarop je vanuit een ander vervoermiddel (bijvoorbeeld de auto) veilig omgaat met fietsers. Aan deze 'perspectiefwisselingen' wordt onder andere aandacht besteed in de rijopleiding, zowel in de reguliere rijopleiding als in de modulair opgebouwde 'Rijopleiding in Stappen'(RIS).

De oudere verkeersdeelnemer gaat op hogere leeftijd vaak weer opnieuw én intensiever gebruik maken van de fiets. Daarom zijn er voor de oudere fietser wel specifieke projecten en producten beschikbaar. Denk vooral aan het veilig fietsen op een elektrische fiets. Deze cursussen variëren per regio. Informatie over de beschikbaarheid van deze cursussen in gemeente Eemnes is te verkrijgen bij de provincie Utrecht, in haar rol van Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid. Heeft de provincie die Rol? De gemeente kan uiteraard een grote rol spelen bij het promoten van deze cursussen en bij het verleiden van ouderen om deel te nemen aan dit soort trainingen.

Voorals sprake is van lichamelijke beperkingen, kan de scootmobiel een uitkomst zijn om mobiel te blijven. Om de scootmobiel veilig te kunnen besturen, heb je specifieke vaardigheden nodig. Een training wordt dan ook geadviseerd. De gemeente kan het gebruik van scootmobiel cursussen stimuleren door als voorwaarde voor het verkrijgen van een scootmobiel te stellen dat de gebruiker verplicht een vaardigheidskursus volgt.

Wanneer infrastructurele oplossingen en verkeerseducatie niet leiden tot de gewenste verkeersveilige wegen en het gewenste verkeersveilige gedrag, kan als sluitstuk nog aan handhaving worden gedacht.

Hier dient terughouden mee om te worden gegaan. Als handhaving wordt toegepast dient die steeds in samenhang met voorlichting en educatie te worden opgepakt.

3.3.1. Maatregelen gericht op oudere verkeersdeelnemers

Het verkeer en de verkeersregels veranderen continu. Ook voertuigen zijn aan verandering onderhevig. Stuurbekrachtiging, ABS, navigatie en allerlei andere technologische ontwikkelingen hebben het verkeer de afgelopen jaren veiliger en makkelijker gemaakt. Auto's van nu zijn niet meer te vergelijken met auto's uit de jaren '80 van de vorige eeuw. Toch mag iedereen die zijn/haar rijbewijs haalt na het 18^e levensjaar de rest van het leven zonder aanvullende theoretische bijscholing deelnemen aan het verkeer.

In de doelgroep ouderen vanaf circa 60 jaar zijn door het verkeer jaarlijks circa 275 dodelijke slachtoffers te betreuren. Bij ruim 1.700 personen uit deze groep is na een verkeersongeval een ziekenhuisopname nodig. Spoedeisende poliklinische hulp moet jaarlijks in circa 5.000 gevallen worden verleend. Bij deze leeftijdsgroep hangen verkeersongevallen voor ongeveer een derde samen met het gebruik van de auto. Ongeveer een derde deel van de verkeersongevallen vindt plaats op de fiets en circa een vijfde te voet.

Met de sterke opmars van de elektrische fiets nemen ouderen langer en vaker als fietser deel aan het verkeer. In combinatie met de vergrijzing betekent dit dat deze groep kwetsbare verkeersdeelnemers (oudere fietsers) de komende jaren groeit. Daarbij komt nog dat de elektrische fiets een voor iedereen nieuw fenomeen is in het straatbeeld. Nieuw voor de fietser die moet leren de controle te houden over de fiets, ook in noodsituaties. Nieuw voor de automobilist die moet gaan anticiperen op fietsers die veel sneller naderen dan voorheen. Nieuw voor fietsers op conventionele fietsen die op het fietspad worden geconfronteerd met grote snelheidsverschillen. Nieuw voor wegbeheerders die er mogelijk mee worden geconfronteerd dat infrastructuur niet meer geschikt is. Nieuw voor de landelijke overheid die mogelijk wet en regelgeving af moet stemmen op deze nieuwe modaliteit. Voor dit moment kan educatie van e-bike gebruikers bijdragen aan een bewuster gebruik en daarmee aan een veiligere deelname aan het verkeer.

Het CROW-KpVV heeft hulpmiddelen ontwikkeld, in de vorm van educatieprogramma's, die kunnen worden ingezet voor het vergroten van de verkeersveiligheid. De hulpmiddelen zijn verkrijgbaar in de vorm van de zogenaamde toolkits¹⁶. De provincie Utrecht subsidieert alle projecten die in de toolkit beschreven zijn.

Bijtanken en Oppoetsen

Nadruk in de cursus "Bijtanken en oppoetsen" ligt op de kennis en de toepassing van (nieuwe) verkeersregels en het gebruik van beveiligingsmiddelen.

BROEM

Het project richt zich voornamelijk op mensen van boven de 50 jaar. Bij het project krijgen de ouderen een theorie- en een praktijkexamen, zonder dat dit examen de rijbevoegdheid beïnvloedt. Het doel is om ouderen zo lang mogelijk op een verantwoordelijke wijze aan het verkeer deel te laten nemen. Het verkeer wordt gehaaster en drukker. Bovendien zijn de verkeersregels in de loop der jaren vaak aanzienlijk gewijzigd. Daarnaast gaat bij deze specifieke doelgroep vaak het gezichtsvermogen achteruit, maar ook het gehoor en het reactievermogen. Door deel te nemen aan het project worden de deelnemers zich hiervan vaak bewuster.

¹⁶ pveto toolkit.kp vv.nl



Fiets veilig en fit

De cursus bestaat uit een theorie- en praktijkgedeelte en geeft deelnemers handvatten om veilig aan het verkeer deel te nemen als fietser.

Fietsinformatiedag senioren

De Fietsinformatiedag voor senioren is gericht op de verbetering van de veiligheid en bevordering van het fietsgebruik van de senioren. Tijdens de Fietsinformatiedag komen allerlei vragen en ervaringen aan bod en wordt gezocht naar manieren om problemen te voorkomen of op te lossen.

Scoot veilig. Iedere scooterrijder veilig op weg

Scoot veilig is een uniforme basis- en opfriscursus voor personen die gebruik (gaan) maken van een scooter. De cursus bestaat uit 4 modules: 1) vaardigheden en parcours, 2) verkeerskennis en verkeersinzicht, 3) oren-, ogen- en reactievermogen test en 4) praktijkrit. De eerste modules kunnen in een willekeurige volgorde worden doorlopen. Er wordt steeds afgesloten met een praktijkrit.

SinT (Senior in Traffic)

De cursus 'SinT' wil ervoor zorgen dat de verkeerskennis en de praktische rijvaardigheid van oudere rijbewijsbezitters (vanaf circa 65 jaar) weer up-to-date is. Uiteindelijk doel is een meer verantwoorde en veiligere verkeersdeelname van deze doelgroep.

Thuisblijven hoeft niet, ga wijs op weg!

Brochures om ouderen te informeren hoe zij op een veilige manier aan het verkeer kunnen blijven deelnemen. Met tips over veilige verkeersdeelname als autorijden, fietsen of wandelen niet meer mogelijk is.

3.3.2. Maatregelen op het gebied van voertuigbeheersing bij jongeren

Een deel van de maatregelen op voertuigbeheersing is al in de vorige paragraaf opgenomen. Het gaat daarbij om de oudere verkeersdeelnemer. Ook de jongeren kunnen natuurlijk nog veel leren. Reden voor de gemeente Eemnes om scholen actief aan te sporen tot het inzetten van educatiemiddelen. Helaas met wisselend resultaat. Niet alle scholen zijn even bereid de verkeerseducatie op te nemen in het schoolprogramma.

Via het CROW-KPVV zijn aanvullend de volgende pakketten beschikbaar.

Fiets SEEF

Fiets Seef is een project dat zich primair richt op het vergroten van de motorische fietsvaardigheid. Kinderen oefenen basistechnieken van het fietsen op een fietsparcours op het schoolplein.

Doelgroep: 4 - 12 jaar - Ouders en kinderen

Fiets zonder beats

In 'Fiets zonder Beats' staat een aantal karakteristieke verkeerssituaties centraal over de risico's van bellen, sms'en en muziek luisteren op de fiets. Deze interactieve verkeersles probeert de jongeren in te laten zien dat bellen of muziek luisteren op de fiets gevaarlijk kan zijn. De aandacht voor het verkeer om je heen verslechtert, waardoor de kans op ongelukken groter wordt.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

Fiets4safe

In Fiets4Safe staat het gedrag, de kwetsbaarheid en de verantwoordelijkheid van fietsers in relatie tot het verkeer en de omgeving centraal. Het programma richt zich op het voorkomen van gevaarlijke situaties op



de fiets en maakt daarbij gebruik van interactieve voorlichting. Er wordt gestuurd op het aanspreken op onverantwoord en risicovol gedrag en het benadrukken van positief gedrag.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

FietsCheck VVN

De 'FietsCheck' van Veilig Verkeer Nederland is een hulpmiddel om jongeren bewust te maken van de eisen waaraan een fiets moet voldoen. Met de checklist controleren jongeren of hun fiets in een goede staat is en waar mogelijk worden de mankementen samen of met behulp van een fietsenmaker/ vrijwilliger direct gerepareerd.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

Fietscontrole

In samenwerking met plaatselijke afdelingen van Veilig Verkeer Nederland, met een fietsenhandel of met de politie wordt op de school een controle van de fietsen uitgevoerd.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

Fietscontrole in het basisonderwijs

In samenwerking met plaatselijke afdelingen van Veilig Verkeer Nederland, met een fietsenhandel of met de politie wordt op de school een controle van de fietsen uitgevoerd.

Doelgroep: 4 - 12 jaar - Ouders en kinderen

Alles onder controle

Een specifieke doelgroep zijn de jongeren die voornemens zijn bromfiets te gaan rijden te informeren over de risico's. Hiervoor is via KPVV de het lespakket 'Alles onder controle' beschikbaar. Dit is een methode om de risico's die bromfietzers lopen bespreekbaar te maken. Het lespakket richt zich niet uitsluitend op de aan de bromfiets en de verkeerssituatie verbonden risico's, maar besteedt vooral ook aandacht aan persoonsgebonden factoren

3.3 Stap 6: Voorbereiding en uitvoering

In het GVVP zijn de volgende maatregelen opgenomen op het gebied van infrastructuur:

1. Laarderweg optimaliseren
 - a. Kruispunt Bajonet Braadkamp / Noordersingel.
 - b. Inrichting wegprofiel.
 - c. Aansluitingen Streefoordlaan / Veldweg.
 - d. Aansluitingen Molenweg / Hasselaarlaan.
 - e. Aansluitingen t.h.v. Driest/ Torenzicht.
2. Wakkerendijk herinrichten
 - a. Snelfietsroute Wakkerendijk.
3. Fietsstructuur optimaliseren Noordersingel.
4. Fietsstructuur optimaliseren Stadwijkeningel.

In het GVVP zijn de volgende maatregelen opgenomen op het gebied van educatie:

1. Stimuleren educatie bij het inrichten van schoolzones.
2. Educatie en voorlichting ouderen.

3.4 Resultaten fase 2: Aanpak voor lokale impuls

Stap 4: verdieping problematiek en focus

- Actief beleid voor veilig fietsen en verbindende routes.
- Actualisatie van het Verkeersplan waarin het fietsbeleid en deze scan een plek krijgen.
- Zeven fietsonveilige locaties binnen de gemeente. Fysieke aanpassing of educatie.
- Eenzijdige ongevallen en comfort. Informatie vanuit de gebruikers.
- Ouderen en scholieren vormen specifieke doelgroepen.

Stap 5: mix van maatregelen

Fysieke maatregelen

1. Laarderweg optimaliseren.
2. Wakkerendijk herinrichten.
3. Fietsstructuur optimaliseren Noordersingel.
4. Fietsstructuur optimaliseren Stadwijksingel.

Verkeerseducatie

Educatieprogramma's gericht op ouderen, met aandacht voor voertuigbeheersing. Beschikbare educatiepakketten zijn:

- Bijtanken en Oppoetsen.
- BROEM.
- Fiets veilig en fit.
- Fietsinformatiedag senioren.
- Scoot veilig. Iedere scootmobielgebruiker veilig op weg.
- SinT (Senior in Traffic).
- Thuisblijven hoeft niet, ga wijs op weg!

Educatieprogramma's gericht op jongeren, met aandacht voor spookrijden en toepassing voorrangregels. Beschikbare educatiepakketten zijn:

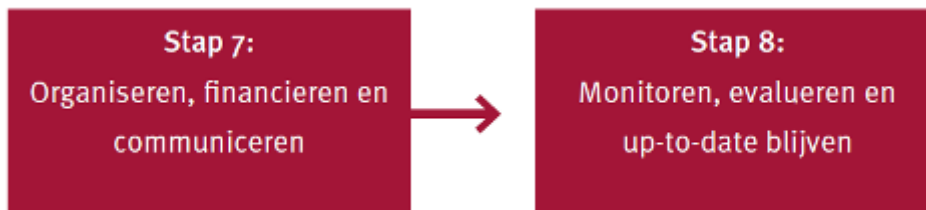
- Fiets SEEF.
- Fiets zonder beats.
- Fiets4safe.
- FietsCheck VVN.
- Fietscontrole.
- Fietscontrole in het basisonderwijs.
- Alles onder controle.

Stap 6: uitvoeringsplan GVVP

De fysieke maatregelen zoals voorgesteld in stap 5 zijn opgenomen in dit GVVP (zie hoofdstuk 9).

De educatiemaatregelen zoals voorgesteld in stap 5 zijn meegenomen onder het kopje 'flankerend beleid' in dit GVVP (zie hoofdstuk 9).

4. Fase 3: Uitvoering en structurele inbedding



De derde fase behelst de uitvoering en de manier waarop het fietsen structureel aandacht krijgt binnen de gemeentelijke organisatie. Deze derde fase maakt geen onderdeel uit van de fietsscan. Ter volledigheid worden de stappen die genomen moeten worden kort omschreven.

4.1 Stap 7: Uitvoering

Het is de bedoeling dat de aanpak een vaste plek krijgt in de organisatie. De scan en het overleg met de samenwerkingspartners dient structureel te gebeuren. Dit maakt echter geen onderdeel uit van de afspraken tussen het Ministerie en de VNG waardoor de fietsscan in het vervolg onderdeel kan uitmaken en communicatief kan meelopen bij het opstellen van GVVP. De wijze waarop de fietsscan nu binnen het GVVP van Eemnes is geïntegreerd komt volledig tegemoet aan deze wens.

In deze stap wordt tevens gezocht naar aanhaking bij andere gemeentelijke beleidsvelden zoals onderwijs, welzijn etc. Dit heeft bij grote gemeenten een grotere meerwaarde dan bij kleine gemeenten. En is voor de gemeente Eemnes van beperkte meerwaarde.

Tot slot is de financiering en uitvoering van de maatregelen van belang waarbij de looptijd bij voorkeur maximaal vier jaar is.

4.2 Stap 8: Monitoring en evaluatie

Om te zorgen dat alle maatregelen uitgevoerd worden op de wijze dat het knelpunt daadwerkelijk verdwijnt en om te leren van eventueel gemaakte fouten is een monitoring en evaluatie met de samenwerkingspartners voorgesteld. Dit heeft als neven doel te bewerkstelligen dat de lokale aanpak een structurele plaats krijgt in de organisatie. Aan te bevelen is om na een termijn van 4 tot 6 jaar een nieuwe analyse uit te voeren (bij voorkeur gelijk met een nieuw beleidsplan als het GVVP).



4.3 Resultaten fase 3: Uitvoering en structurele inbedding

Onderstaande opsomming geeft een samenvatting van de belangrijkste resultaten van de uit de eerste fase; de stappen 7 en 8.

Stap 7: organiseren, financieren en communiceren

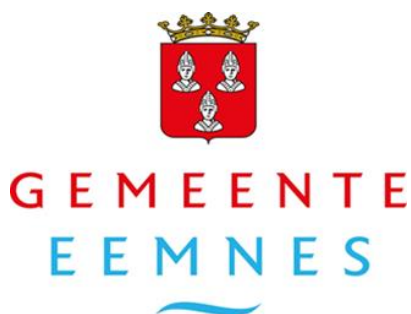
- Borging van de aanpak binnen de organisatie heeft reeds plaatsgevonden door het opnemen in dit GVVP.
- communicatie over fietsbeleid kan dan ook meelopen met de communicatie rond het Verkeer en Vervoerplan.
- Aanhaking bij andere gemeentelijke beleidsvelden.
- Borging van financiële middelen in de uitvoeringsprogramma's van de gemeente en bij de uitvoeringspartners.

-

Stap 8: monitoren, evalueren en up-to-date blijven

- Monitoring op uitvoering van het programma / de afspraken.
- Evaluatie van de effecten van de getroffen maatregel. Is het knelpunt verholpen / het doel bereikt?
- Samenwerking met partners. Enerzijds om elkaar scherp te houden en anderzijds om te borgen dat fietsbeleid een structurele plaats houdt / krijgt binnen de organisatie.

Bijlage 6 besluitenlijst Ronde 2 oktober 2017



(concept) besluitenlijst Ronde Eemnes

Datum	02-10-2017
Tijd	20:00 - 23:00
Locatie	Raadzaal 0.26 (BEL-kantoor)
Voorzitter	F. Hagens
Griffier	A.H. de Graaf-Gerrits
Aanwezigen	Dhr. H. Zunnabeld (VVD), mevr. M. Polfliet (VVD), Dhr. E. van Ijken (DB), mevr. M.C.A. Riemens (DB), dhr. B. Pouw (DB), Dhr. W.F. van den Berg (FvdB), Dhr. P. Sprey (FvdB), Dhr. A.W. Schilt (CDA), Dhr. L. Lutterman (PvdA), mevr. W. de Boer-Leijnsma (PvdA), Dhr. M. Gebbink (D66), Dhr. F. Postma (D66) Wethouders N. Rood, S. Lankreijer, Dhr. P. de Cocq (ambt. Ondersteuning)

Tribune 75 personen

- 1 Opening**
Afwesig zijn mevr. R. van Berkel (CDA), Mevr. I. Jensen (D66) Burgemeester Van Benthem.
 - 2 Vaststellen agenda**
Conform
 - 3 Vaststelling besluitenlijst Ronde 22 mei en 18 september**
De besluitenlijst van 22 mei wordt ongewijzigd vastgesteld, die van 18 september schuift door naar de Ronde van november.
 - 4 Inventarisatie spreekrecht publiek**
De volgende personen hebben zich vooraf gemeld:
Dhr. Kreuger namens het bewonerscollectief Wakkerendijk, Dhr. M. van den Brink, Mevr. A. de Bruijn, Mevr. Van den Brink, dhr. Post namens de agrariërs, Dhr. Van Ijken, dhr. Manten, Dhr. Haringman.
 - 5 Concept Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2017 – 2021**
Eerst inleidende presentatie door Jos Hengeveld van Royal Haskoning.
- A Wakkerendijk**
Dhr. Kreuger geeft in zijn bijdrage aan dat de Wakkerendijk van stil asfalt zou worden

voorzien. De voorstellen komen overeen met de wensen; hopelijk is dit geen papieren tijger.

Mevr. Eggenkamp geeft aan dat uitrijden op de Wakkerendijk ook lastig is vanwege de hoge heggen. Wordt het voetpad gelijkvloers of niet?

DB groot onderhoud Wakkerendijk is dat gebudgetteerd? Wethouder Lankreijer reageert negatief.

Dhr. Vos is verbaast over het voetpad als wegversmalling; legt de vinger bij het verlagen van de snelheid ten opzichte van het oprijden van de Wakkerendijk.

Dhr. Rigter geeft aan dat hij er zit voor behoud van de paardenroutes; wanneer komt het groenplan waarin de paardenroutes wel staan. Geen goed idee om het voetpad aan die zijde te maken vanwege het gevaar met het gebruik van paarden. Kleurstelling in het asfalt is een goed idee.

Dhr. Vennemar wil graag aangeven dat de snelheid heel erg bepalend is voor de verkeersveiligheid, aanpassingen moeten voor de hele weg gelden. Hij pleit voor drastische maatregelen ter hoogte van hoek Raadhuislaan/Laarderweg.

Mevr. Van den Brink geeft aan dat Baarn een stukje heeft gekocht bij de parallelweg waardoor het straks wellicht mogelijk is om het gedeelte af te sluiten. Ze legt de vinger bij het laatste stukje wat erg onveilig is. Aan de weginrichting hoeft niets te veranderen. Wethouder geeft aan dat, wanneer alles in Baarn geregeld is, hij voornemens is de parallelweg af te sluiten. Plaatsen van blokken onder het viaduct is in voorbereiding.

DB wat is de reductie van geluid van geluidsarm asfalt t.o.v. gewoon asfalt. Wethouder Lankreijer geeft aan dat dit 4db scheelt. Dhr. Van Ijken wil graag een ambtelijk advies bij het rapport over de reconstructie Wakkerendijk.

Er is onduidelijkheid over de fietsoversteek aan het eind van de Wakkerendijk richting Baarn. Dit komt aan de orde in de sessie van 9 oktober

Dhr. Wortel onderstreept het verhaal van dhr. Vennemar over de verkeersonveiligheid.

Laarderweg, Wakkerendijk Raadhuisplein met chicanes wordt heringericht en men wil de onveilige situatie weer veilig maken; Parkeren is daar dan ook niet meer mogelijk.

Dhr. Vennemar geeft aan dat de snelheid eruit moet en zodra de chicanes eruit zijn dan gaat de snelheid weer omhoog.

Dhr. Gebbink wil graag weten van de expert wat een goede oplossing is als de chicanes weggaan.

Mevr. Riemens geeft aan waar het wat haar betreft mis gaat en of daar geen doseersysteem kan komen.

Mevrouw uit het publiek geeft aan dat er op de hoek wakkerendijk/laarderweg, voor haar deur erg hard wordt gereden. Is het wellicht mogelijk dat er vanaf het oude Raadhuis anders bestraat kan worden zodat duidelijk is dat je de bebouwde kom in komt.

FvdB is er gekeken naar een fietsstraat. (die stukken komen naar de raad toe)

Is er ook gekeken naar een doseersysteem.

Mevr. De Bruijn vertelt over een incident wat plaatsvond op de hoek Wakkerendijk/Laarderweg.

B Laarderweg

Dhr. Manten spreekt in over de Laarderweg West en Oost. Verkeersintensiteit is gestegen maar er zijn onlangs geen metingen gedaan. De cijfers die gebruikt zijn in het rapport zijn gedateerd. Verzoekt het college een gedeeltelijke afsluiting Laarderweg en doorsteek naar de Wakkerendijk te onderzoeken.

De kosten gaan voor de baten uit, de aanpassingen kunnen niet langer wachten.

Mevr. Jasser reageert op voorgaande spreker en vraagt zich af waar al het verkeer heen moet als er een gedeelte van de Laarderweg wordt afgesloten.

De Laarderweg afsluiten is wat het college betreft geen optie. Andere verkeersmaatregelen op andere wegen zouden wel moeten leiden tot verkeersafname op de Laarderweg.

Dhr. Van Ijken geeft aan dat er niet gemeten is op de Wakkerendijk. Hij is voor afsluiting van de Laarderweg zodat het verkeer over de singels moet gaan.

Mevr. Esther (eigenaresse winkel Laarderweg) geeft aan dat ze graag wil dat de Laarderweg open blijft voor de bereikbaarheid van de winkels.

Mevr. De Bruijn vraagt aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers op het kruispunt Wakkerendijk/Laarderweg/Meentweg. Fietsoversteekplaats is onhandig gekozen. Ook de opstelplaats van de fietsers om over te steken is te krap. Waar is de overgang op de Meentweg gebleven voor voetgangers om door te steken naar het fietspad.

VVD wil graag weten hoe men tot het voorstel is gekomen om het kruispunt een voorrangsweg te maken.

Mevr. Geeft aan dat de plateau wel weg kan op de Laarderweg, dit geeft meer overlast dan gemak.

FvdB wil weten of vanaf de Meentweg tot aan Wilgenpad is nagedacht over een dubbel fietspad.

DB wil weten of een rotonde op de Laarderweg verkeersveiliger is.

Mevr. Van Ijken vind een rotonde niet geschikt, zebrapaden rond de Minnehof is wel een mogelijkheid met eventueel stoplichten.

Dhr. Hengeveld laat de twee opties zien die vermeld worden in het GVVP.

Mevr.? (eikenhorst) geeft aan dat een stoplicht met drukknop kan werken en daarbij het weghalen van de puist.

Mevr. Ouwerkerk wil graag aandacht voor een veilige oversteekplaats op de Laarderweg want om nu over te steken bij de haaiantanden is erg moeilijk.

C Aansluiting A27 Eemnes

Dhr. Hengeveld geeft de toekomstplannen weer op het moment dat HOV ook gereed is.

D en E Kern Eemnes Noord en Zuid

Dhr. Van der Velde geeft aan dat het fietspad niet goed aansluit en aangepast zou moeten worden.

Teus Verdinge stelt vragen over de kiss and ride strook.

F & G Buitengebied Eemnes

Dhr. Haringman geeft een aantal knelpunten aan waar wel wat kan worden aangepast.

De fietspaden mogen wel wat beter verlicht worden; Snelfietsroute.

Brug Gooyergracht en afwikkeling landbouwverkeer Gooyerweg.

Combinatie snelfietsroute en ruiterspaden.

Dhr. Post brug eind van de Meentweg, verbreding brug is dan nodig voor vrachtwagens gerelateerd aan agrarische bedrijven.

DB heeft vragen over de opties die nu voorliggen en over verschillende doorsteken (Bullehok, Eikenlaan)

Dhr. Van de Brink heeft een aantal opties over wijzigingen in het buitengebied, over de mogelijkheid tot overkapping A27, het buitengebied moet landelijk blijven.

PvdA reageert op de snelfietspaden, hiervoor moeten we ook verder kijken dan alleen richting Baarn, Laren en Hilversum.

Dhr. Lokker vertegenwoordiger VVE Havenkwartier. Heeft weinig teruggezien van zijn pleidooi in het GVVP. O.a. het parkeren, gevaarlijk paaltje aan het eind van de Eemweg. Wethouder Lankreijer geeft aan dat hij aan de portefeuillehouder handhaving zal doorgeven om dit d.m.v. van handhaving te monitoren.

Wethouder Lankreijer geeft aan dat er een technisch antwoord zal komen op de door hem ingebrachte punten.

VVD wil graag weten welke Brandweer er geconsulteerd is.

H Algemene maatregelen/Openbaar vervoer

Prioritering

Dhr. Manten wil weten hoe we nu verder gaan?

Wethouder Lankreijer reageert dat het terug komt in de sessie met een raadsvoorstel.



DB wil graag weten waarom de Langzaamverkeer verbinding aanpassing en oversteek Torenzicht/Laarderweg (hoogteverschil) nu niet terug te vinden zijn in het GVVP.
DB heeft vragen over de financiering, hoe zijn deze ramingen tot stand gekomen?
FvdB wil graag een legenda op verschillende pagina's.

6

Sluiting

De voorzitter sluit om 23.10 uur de vergadering.

Aldus met/zonder wijzigingen vastgesteld in de openbare vergadering van de Ronde van 20 november.
De griffier, De voorzitter,

A.H. de Graaf-Gerrits

Bijlage 7 De Omgevingswet

De Omgevingswet bundelt en vernieuwt de wetgeving en de regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Daarmee vormt de wet de basis voor het integraal beheer van en voor de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving¹⁷.

In het huidige omgevingsrecht zijn er enkele problemen onder andere op het gebied van trage besluitvorming door onder andere opstapeling van procedures, hoge (dubbele) onderzoekslasten en weinig mogelijkheden voor sturing door de lokale politiek.

De nieuwe Omgevingswet beoogt als verbetering de fysieke leefomgeving samenhangend te benaderen, de bestuurlijke afwegingsruimte en besluitvorming over projecten in de fysieke leefomgeving te vergroten. De omgevingswet voorziet ook om de inzichtelijkheid, voorspelbaarheid en het gebruiksgemak van het omgevingsrecht te vergroten. In de omgevingswet is het ook belangrijk om burgers te laten participeren bij de beleidsontwikkeling.

Zes kerninstrumenten

De zes kerninstrumenten voor de omgevingswet zijn als volgt ingedeeld:

1. *De omgevingsvisie*
De omgevingsvisie een samenhangend strategisch beleidsplan over de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie vervangt bijvoorbeeld de gemeentelijke structuurvisie. Een omgevingsvisie is verplicht voor rijk, provincies en gemeenten. Per bestuurslaag is er één omgevingsvisie.
2. *Het programma*
Dit is een pakket van beleidsvoornemens en maatregelen om omgevingswaarden of doelen in de fysieke leefomgeving te bereiken en te behouden. Programma's maken de doelen van de omgevingsvisie duidelijk. Ze zijn bindend voor de overheid. Drie soorten: verplicht, onverplicht en programmatische aanpak.
3. *Decentrale regelgeving*
Elk bestuursorgaan heeft een instrument waarmee het regels voor de fysieke leefomgeving kan vaststellen. Hieronder vallen:
 - De omgevingsverordening van de provincie.
 - Het omgevingsplan van de gemeente.
 - De waterschapsverordening van het waterschap.Maximaal één verordening of plan per provincie/waterschap c.q. gemeente.
4. *Algemene rijksregels voor activiteiten in de fysieke leefomgeving*
Algemene rijksregels beschermen de fysieke leefomgeving. Iedereen die een bepaalde activiteit wil uitvoeren weet dankzij deze regels vooraf wat mogelijk is en wat niet. Ze beperken de bestuurlijke afwegingsruimte voor lagere overheden. Maar ze regelen ook vergunningsverplichtingen.
5. *De omgevingsvergunning*
Een omgevingsvergunning is een toestemming om één of meer activiteiten in de fysieke leefomgeving uit te voeren.
6. *Het projectbesluit*
Dit is een algemene regeling voor besluitvorming over projecten. Een projectbesluit is nodig voor

¹⁷ De fysieke leefomgeving omvat in ieder geval: bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed.

ingrijpende en ingewikkelde projecten waarbij een publiek belang speelt. Het projectbesluit komt in plaats van Tracébesluit, Projectplan Water, Rijks- en provinciaal inpassingsplan. Rijk, provincies en waterschappen kunnen een projectbesluitnemen. Voor gemeenten komt er een vergelijkbare bevoegdheid.

Ondersteunende instrumenten

De ondersteunende instrumenten kunnen ingezet worden om het beleid uit de omgevingsvisie uit te voeren. Daarnaast kunnen hogere bestuursorganen met deze instrumenten zorgen dat ook lagere bestuursorganen hun beleid uitvoeren. Ondersteunende instrumenten voor de doorwerking van beleid zijn:

- Omgevingswaarden.
- Instructieregel (aanwijzingen voor vaker voorkomende situaties).
- Instructie (ad hoc aanwijzing, proactief / reactief).
- Maatwerkregel (afwijking in specifieke gevallen).
- Voorbereidingsbesluit.

Procedures bij de omgevingswet

In het nieuwe stelsel is zoveel mogelijk aangesloten bij de Algemene wet bestuursrecht (Awb), en zijn daarvan afwijkende bepalingen in de oude wetgeving zo veel mogelijk geschrapt. De Awb kent twee voorbereidingsprocedures, namelijk de uitgebreide procedure (uniforme openbare voorbereidingsprocedure, afdeling 3.4 Awb) en de reguliere voorbereidingsprocedure (titel 4.1 Awb). Bestuursorganen kunnen binnen deze procedures het besluitvormingsproces zelf verder inrichten. Het bestuursorgaan bepaalt dus zelf mede de wijze en het moment waarop het burgers, bedrijven, organisaties en andere overheden betreft. Op deze manier kan gebiedsgericht en per geval de meest passende procedure van besluitvorming worden gebruikt. Een belangrijke procedurele verandering is bijvoorbeeld dat bij besluitvorming in een vroegtijdig stadium burgerparticipatie moet worden verleend.

Participatie bij de omgevingswet

De participatie bij de omgevingswet streeft er naar om iedereen zo vroeg mogelijk in de besluitvorming betrekken voordat de formele besluitvorming van start gaat. Op deze manier ontstaan betere besluiten, is er meer draagvlak en leidt dit tot snellere procedures. Participatie is anders en gaat dus verder dan de wettelijke inspraakmogelijkheden dan bijvoorbeeld het indienen van zienswijzen of het opstellen van een MER.

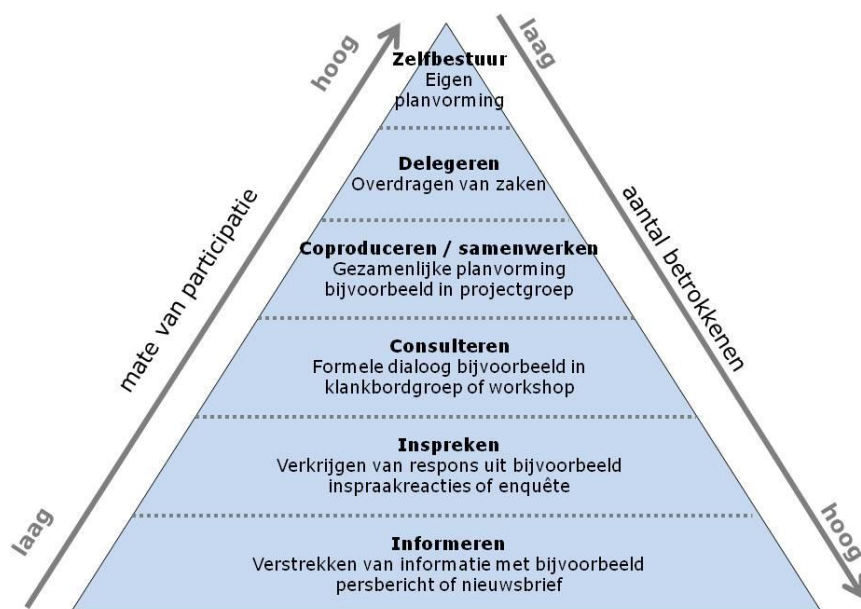
Participatie geeft vrijheid bij het inrichten van het participatieproces maar jurisprudentie zal uitwijzen of dit wel of niet voldoende is. Participatie heeft ook verstrekken gevolgen zoals wat wel of niet openbaar maken uit bedrijfsprocessen.

Rol participanten

Bij aanvang van het traject dient aan de betrokken participanten duidelijk te worden gemaakt wat de kaders en spelregels zijn (wat ligt vast, waarover gaat de participatie) en wat de rol van de participanten is. Essentieel is dat alle ingebrachte voorstellen serieus en objectief worden beoordeeld en beargumenteerd worden overgenomen dan wel verworpen. Transparantie in wat er met de ingebrachte punten gebeurt – naast het nakomen van afspraken – is voorwaarde voor een succesvol traject.

Participatieladder

De participatie ladder is het ideale instrument waarmee de mate van participatie van de burger te meten is. In de onderstaande afbeelding is de participatieladder opgenomen. Onder de afbeelding zijn de treden van de participatieladder toegelicht.



Informeren

De gemeente bepaalt de agenda voor besluitvorming en houdt de betrokkenen hiervan op de hoogte. Een voorbeeld waarin de gemeente kiest voor deze eerste trede: het informeren van bewoners bij het asfalteren van wegen zonder dat er wijzigingen zijn.

Inspreken

De mate van het gericht opvragen van informatie is afhankelijk van de manier waarop burgers kunnen inspreken. Inspraak is mogelijk via bijvoorbeeld een enquête of het gebruik van social media etc.

Consulteren

De gemeente stelt hierbij de agenda samen, maar betrokkenen kunnen problemen aandragen en oplossingen formuleren. Deze ideeën spelen een volwaardige rol in de ontwikkeling van beleid. De gemeente verbindt zich in principe aan de resultaten. Als zij hiervan afwijkt, moet dit goed worden gemotiveerd. Een voorbeeld van adviseren is het uitwerken van het hondenbeleid, waarbij de gemeente met de inwoners in gesprek is gegaan.

Coproduceren / Samenwerken

De gemeente en betrokkenen benoemen samen een probleem, waarna ze gezamenlijk naar oplossingen zoeken. De overeengekomen oplossing is voor de gemeente bindend in de uiteindelijke besluitvorming. Een voorbeeld van coproductie is het opstellen van een ontwerp of inrichtingsplan in de openbare ruimte.

Zelfbestuur

De gemeente laat de ontwikkeling van en de besluitvorming over aan de betrokkenen, waarbij de ambtelijke organisatie een adviserende rol heeft. Resultaten uit het proces hebben een bindende werking: de gemeente neemt de resultaten over. Voorwaarde voor participatie is dat betrokkenen vooraf weten welke invloed zij hebben, welke randvoorwaarden er zijn en wat het uiteindelijke doel is. Voorbeelden: meebeslissen over een speelvoorziening en het zelfstandig organiseren van straatfeesten.

Bijlage 8 Voorbeelden inrichting Laanderweg



Model 1: Ruimte verdeeld

Kenmerken

- Verbrede fietsstroken en smallere ruimte voor auto.
- Auto moet rekening houden met fietsers.
- De wegversmallingen en de interactie tussen auto en fiets bepaalt de snelheid.
- De uitstraling van de straat blijft gelijk.

Uitgangspunten

- Maatvoering rijbaan en fietsstroken ongewijzigd.
- De trottoirs 1.80 meter breed.
- Behoud van de inritten van woningen/bedrijven.

Extra mogelijkheden

- Streetprint op het grijze asfalt.



Model 2: Ruimte voor de fiets

Kenmerken

- Binnen huidige rijbaan brede fietsstroken en smalle ruimte voor auto.
- Auto moet (meer) rekening houden met fietsers.
- Elkaar passerende auto's moeten rekening houden met elkaar.
- Uitstraling van de weg blijft gelijk.

Kruispunten

Uitgangspunten

- Maatvoering rijbaan en fietsstroken ongewijzigd.
- De trottoirs 1.80 meter breed.
- Behoud van de inritten van woningen/bedrijven.

Extra mogelijkheden

- Streetprint op het grijze asfalt.



Model 3: Dorpse straat

Kenmerken

- Versmalde rijbaan.
- Bredere trottoirs.
- Auto en fietser delen de ruimte.
- Betere oversteekbaarheid.
- De inrichting, beperkte breedte en de interactie tussen auto en fiets bepalen de snelheid.
- Ruimte voor bomen/groen.
- Extra ruimte voor verblijf en verbeteren uitstraling.

Keuzes

- Streetprint.
- Plaatsing bomen/groen als uitwerking.

Kruispunten

Uitgangspunten

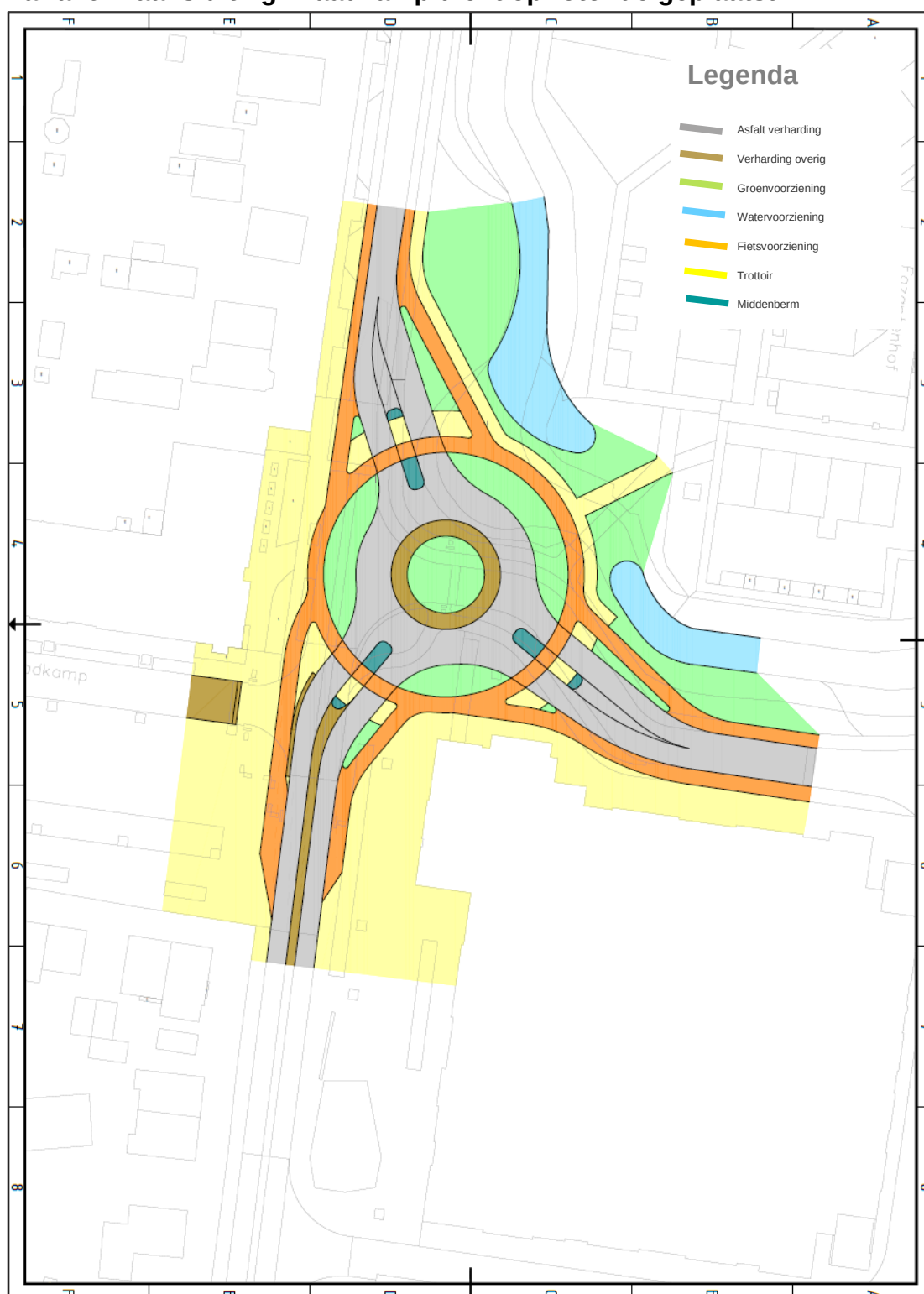
- Behoud inritten woningen/bedrijven.
- Bomen/groen afstemmen op inritten en ondergrond.

Keuzes

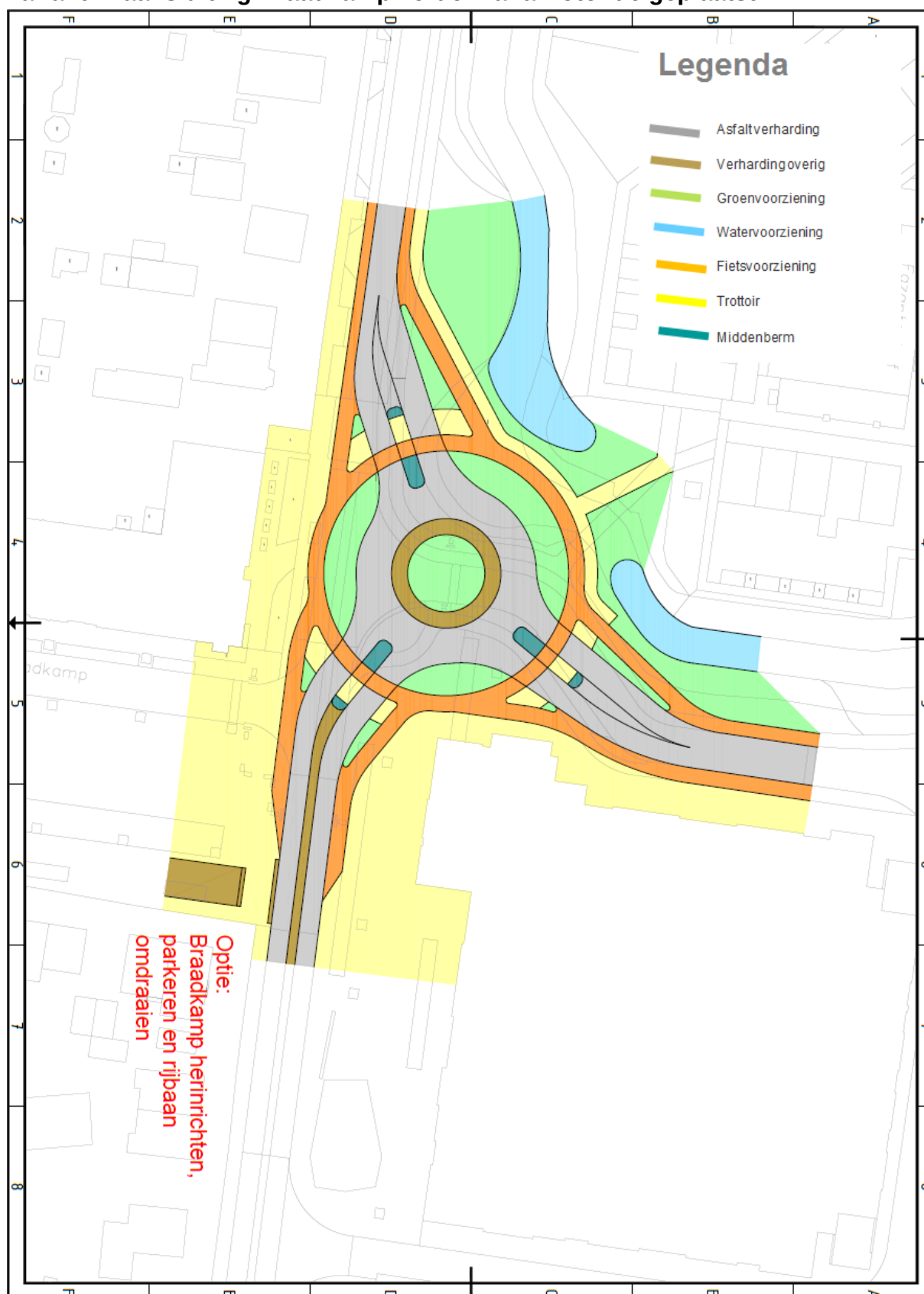
- Streetprint
- Plaatsing bomen/groen als uitwerking.

Bijlage 9 Ontwerp Bajonet Braadkamp - Laarderweg - Noordersingel

Variant 1: aansluiting Braadkamp dicht op rotonde geplaatst.



Variant 2: aansluiting Braadkamp verder vanaf rotonde geplaatst.



Bijlage 10 Duurzaam veilig

Duurzaam Veilig

De oorspronkelijk geformuleerde veiligheidsprincipes voor een duurzaamveilig wegverkeer zijn, kort samengevat: voorkóm onbedoeld gebruik van de infrastructuur, ontmoetingen met hoge snelheids- en richtingsverschillen en met ongelijke massa en onzeker gedrag van verkeersdeelnemers (Koorstra et al., 1992, p. 80).

Functionaliteit wegennet

De functionaliteit van een wegennet wordt beschreven als het door de wegbeheerder bedoelde gebruik van de infrastructurele voorzieningen zoals wegen, kruisingen, fietspaden, trottoirs en dergelijke. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar functionele wegcategorieën en per wegcategorie het bedoelde gedrag van de verkeersdeelnemer aangegeven.

De voorwaarden voor een duurzaam-veilig functioneel gebruik van het wegennet gaan over:

- Routekeuze
- Voertuigsoorten die gebruik maken van dezelfde weg
- Doorstroming en bereikbaarheid
- Intensiteiten

Homogeniteit verkeer

Homogeniteit bevorderen betekent op wegvakken een gelijkmatige verkeersstroom nastreven en op de kruispunten lage snelheden afdwingen voor alle voertuigen door de juiste vormgeving en verkeersregels toe te passen.

Homogeniteit wordt gegarandeerd door voorwaarden te stellen aan:

- verschillen in snelheid en bewegingsrichting
- verschillen in massa en kwetsbaarheid

Voorspelbaar verkeersgedrag

Voorspelbaar eigen verkeersgedrag en dat van anderen, wil zeggen dat de routekeuze en de manoeuvres voor alle verkeersdeelnemers overal en altijd begrijpelijk en eenvoudig gehouden worden.

Voorspelbaar verkeersgedrag wordt gerealiseerd wanneer rekening gehouden wordt met de volgende aspecten:

- herkenbaarheid van verkeerssituaties
- bereidheid van verkeersdeelnemers
- eenvoud in de inrichting

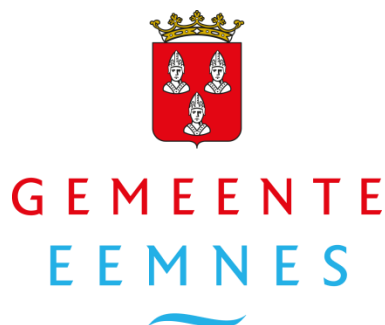
Conclusie

Bovenstaand kan bereikt worden door het herkenbaar inrichten van de wegen binnen de drie verkeersfuncties van Duurzaam Veilig:

1. wegcategorie met erftoegangsfunctie
2. wegcategorie met gebiedsontsluitingsfunctie
3. wegcategorie met stroomfunctie

Door te streven naar een goede samenhang van de wegfunctie het gebruik van de weg (type voertuig en intensiteit) en de vorm (de wijze van inrichting). Kan een Duurzaam Veilige situatie bereikt worden.

Bijlage 11 Reactienota n.a.v. vragen en opmerkingen Ronde 2 oktober 2017



REACTIENOTA RONDE 2 oktober 2017 GVVP

Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2017-2012

Steller: Jos hengeveld

Datum: 13 oktober 2017

Betreft: Gemeentelijk verkeer en vervoerplan (GVVP) 2017-2021

Bijlage: Reactie nota Ronde 2 oktober 2017

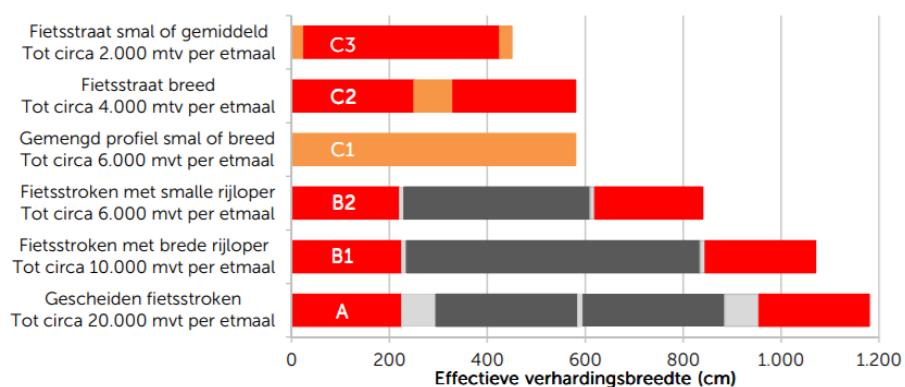
Gebied A. Wakkerendijk	
Verzoek aanleg stil asfalt op de Wakkerendijk en heeft dit het juiste effect.	De gemeente is voornemens het wegdek bij herinrichting te voorzien van stil asfalt. Hierdoor zal het geluidsoverlast afnemen tot het niveau van voor de reconstructie.
Verzoek aanleg voetpad gelijkvloers (zonder verhoging).	Detail invulling wegprofiel Wakkerendijk zal nader uitgewerkt worden bij het oppakken van deze maatregel, dit in overleg met belanghebbenden.
Verzoek aanleg voetpad zijde woningen.	
Verzoek aanleg voetpad zijde weilanden.	
De paarden hebben geen 'plek' in het wegprofiel.	Dit is correct. Actie 1: aanpassing GVVP.
Verzoek drastische maatregelen Wakkerendijk Laarderweg / Raadhuis. Zoals weghalen chicanes.	Voorstel is de inrichting van dit wegvak als 30 weg met een smal profiel duidelijke fietsstroken en geen chicanes. Risico op hogere snelheid is aanwezig, verwachting is dat de algehele verkeersveiligheid verbeterd. Benadrukken mogelijkheid weghalen chicanes in GVVP. Actie 2: aanpassen GVVP.
Verzoek behoud chicanes, vanwege risico te hoge snelheid.	
Afsluiting parallelweg Wakkerendijk is een uitkomst, aandachtspunt blijft de oversteek Wakkerendijk voor fietsers.	Deze oversteek wordt meegenomen in het voorstel voor de voetgangersvoorziening Eikenlaan.
Toezegging nakomen: Blokken plaatsen onder viaduct bij Parallelweg Wakkerendijk.	Dit voorstel ligt bij het college.

Gebied B. Laarderweg	
Verzoek afsluiting Laarderweg	Zie eerdere ronde, keuze is gemaakt om de Laarderweg af te waarderen. Negatieve effecten afsluiting te groot (meer verkeer door omliggende woonstraten)
Verzoek Laarderweg zeker niet af te sluiten	
Verzoek aanleg rotonde prioriteit te geven	Voorstel om rotonde aan te leggen, dit is de meest verkeersveilige oplossing.
Verzoek de rotonde niet aan te leggen	
Vraag zit er een plateau in het ontwerp kruispunt Laarderweg / Wakkerendijk. En verzoek geen plateau.	Dit is correct, detail uitwerking mogelijkheden onderzoeken weglaten plateau of lichte verhoging. Tekstueel toelichten in GVVP. Actie 3: Aanpassen GVVP.
Aandacht voor voetgangersvoorziening in ontwerp kruispunt Laarderweg / Wakkerendijk	Bij nadere bestudering van de huidige situatie versus het geschetste ontwerp kan geconcludeerd worden dat het ontwerp voldoende rekening houdt met de ruimte voor het oversteken van het kruispunt voor voetgangers.
Vraag meer zebrapaden en lichten Laarderweg	Extra zebrapaden leiden niet tot meer veiligheid; het heeft meer de voorkeur om de Laarderweg af te waarderen en zo de veiligheid te verbeteren.
Gebied C. Zuidersingel	
Geen opmerkingen	
Gebied D. Eemnes Noord	
Geen opmerkingen	
Gebied E. Eemnes Zuid	
Verzoek tot betrekken Schoolpad als aandachtspunt huidige situatie voldoet niet.	Voorstel aanpassingen: daar komt nog een voorstel voor als apart project, valt buiten het GVVP.
Gebied F. Buitengebied	
Niet alleen aandacht voor de brug Meentweg (landbouwverkeer), maar ook voor het wegvak parallel aan de Randweg Oost	Vanuit de Landbouwers wordt deze route al gebruikt (naar tevredenheid). Door de brug te verbeteren kan het landbouwverkeer nog beter gebruik maken van deze route.
Verzoek tot het niet aanleggen van het Snelfietspad Gooyergracht. Dit gaat in tegen de kernrandvisie Eemnes. En gaat te ver, de natuur is hier te waardevol voor een asfalt fietspad.	Het is correct dat dit in strijd is met de kernrandvisie Eemnes; ook Blaricum heeft recent aangegeven dat zij dit tracé over de Gooyergracht niet wenselijk achten. Eventueel alternatief tracé is de Te Veenweg noord.
Verzoek tot betrekken overkappen A27 in plannen RWS.	Zoals reeds overeengekomen binnen de gemeente zal de overkapping ter sprake komen indien er vanuit het Rijk voorgesteld gaat worden de A27 ten noorden van knooppunt Eemnes te verbreden.
Vanuit het Havenkwartier zijn specifieke knelpunten aangegeven (waaronder het foutief parkeren van vrachtwagens en aanhanwagens en het verplaatsen van het	Het foutief parkeren is een aandachtspunt voor de handhaving. De locatie van het paaltje is in het verleden na een lang proces vastgesteld. Er zijn nu geen nieuwe

afsluitpaaltje op de Eemweg). Graag zie ik deze terug in het GVVP.	gezichtspunten waarom dit verplaatst zou moeten worden. Maakt dan ook geen deel uit van dit GVVP. .
Gebied G. Integrale maatregelen	
Benadrukken belang goede telcijfers.	Vandaar het opnemen van een structureel telprogramma als maatregel in het GVVP.

Specifieke vragen vanuit de raad	
Toesturen stukken fietsstraat inrichting	Zie onder
Toesturen ondergrond Wakkerendijk : Laarderweg / Raadhuis	Wordt toegestuurd.
Verzoek toevoegen legenda figuur 2.1, 4.1 en 4.6	Actie 6: aanpassen GVVP

Technisch keuzeschema fietsstraat versus fietsstroken.



Figuur 29 Keuzeschema voor het bepalen van de aanbevolen weginrichting, afhankelijk van de beschikbare totale verhardingsbreedte. Het aanbevolen profiel wordt gevonden door van bovenaf (vanaf de wegbreedte) in de grafiek af te dalen; de balk die men als eerste treft is de aanbeveling. Rood = fietsstrook; grijs = rijloper gemotoriseerd verkeer; wit = markering of schrikzone; oranje = gemengd profiel.

http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsberaadpublicatie-28_Evaluatie-discussienotitie-fiets-en-kantstroken_def.pdf