

BEL Combinatie
aan het gemeentebestuur
Zuidersingel 5
3755 AZ Eemnes

Datum: 7 augustus 2024

Onderwerp: Reactie op schetsontwerp Laarderweg n.a.v. informatieavond 11 juli 2024

Geacht gemeentebestuur, verkeerskundigen en raadsleden,

Op 11 juli heeft de gemeente een 2e informatieavond georganiseerd betreffende de herinrichting Laarderweg. Tijdens die avond is de mogelijkheid geboden om een reactie ter plaatse in te dienen of deze voor 8 augustus in te sturen. Via deze weg maak ik gebruik van de optie om het voor 8 augustus in te sturen. Op de volgende pagina's neem ik u stapsgewijs mee door mijn inbreng:

Verkeersfunctie Laarderweg.....	4
Een eerlijke verdeling van het verkeer in Eemnes.....	5
Puntsgewijze zorgen over huidige (concept) ontwerp	6
Standpunten t.o.v. de inrichting van de Laarderweg	10

Deze reactie richt zich op de inhoud en het proces. Ten aanzien van het proces wil ik nog wel mijn verwondering uitspreken over de tweede informatieavond, die voor de vakantieperiode was gesitueerd, met een reactietermijn die nota bene in de vakantieperiode ligt.

De vraag die bij mij opkomt is of de inspraak van de bewoners dan wel serieus wordt genomen. Daarbij zijn belangrijke actoren, zoals de scholen, nog niet betrokken bij het herontwerp en op deze manier zijn ze nog niet in de gelegenheid gesteld binnen de gestelde termijn te reageren. Een reactietermijn tot half september zou beter recht doen.

Graag ontvang ik een bevestiging van ontvangst van deze zienswijze,

Met vriendelijke groet

Naam

Adres

Torenzicht 76a
Streefoordlaan 1
Streefoordlaan 3
Streefoordlaan 3
Streefoordlaan 5
Streefoordlaan 6
Streefoordlaan 11
Streefoordlaan 19

Streefoordlaan 21
Streefoordlaan 22
Streefoordlaan 24
Streefoordlaan 28-A
Streefoordlaan 28-B
Streefoordlaan 30
Streefoordlaan 36
Streefoordlaan 38
Streefoordlaan 40
Hasselaarlaan 1
Hasselaarlaan 1-B
Hasselaarlaan 2
Hasselaarlaan 2
Hasselaarlaan 5
Hasselaarlaan 6
Hasselaarlaan 19
Hasselaarlaan 28
Hasselaarlaan 76
Laarderweg 1c
Laarderweg 1d
Laarderweg 9
Laarderweg 16
Laarderweg 21
Laarderweg 21-A
Laarderweg 22a
Laarderweg 25
Laarderweg 27
Laarderweg 28
Laarderweg 29
Laarderweg 29-A
Laarderweg 30
Laarderweg 31
Laarderweg 31a
Laarderweg 32
Laarderweg 33
Laarderweg 35
Laarderweg 35-A
Laarderweg 35-B
Laarderweg 37
Laarderweg 37-B
Laarderweg 38
Laarderweg 39-A
Laarderweg 39-B
Laarderweg 40
Laarderweg 41
Laarderweg 42-B
Laarderweg 43

Laarderweg 44-B
Laarderweg 45
Laarderweg 46
Laarderweg 50
Laarderweg 51
Laarderweg 52-A
Laarderweg 55
Laarderweg 59
Laarderweg 60
Laarderweg 62
Laarderweg 63
Laarderweg 64
Laarderweg 65
Laarderweg 69
Laarderweg 70-B
Laarderweg 70-J
Laarderweg 70-C
Laarderweg 70-K
Laarderweg 70-N
Laarderweg 71
Laarderweg 73
Laarderweg 77
Laarderweg 78
Laarderweg 80
Laarderweg 81
Laarderweg 83
Laarderweg 93
Laarderweg 95
Veldweg 2
Veldweg 2a
Veldweg 14
Veldweg 14
Veldweg 17
Veldweg 23
Veldweg 24
Veldweg 24
Veldweg 26
Veldweg 29
Veldweg 29
Veldweg 30
Veldweg 31
Veldweg 33
Veldweg 33
Veldweg 42

Verkeersfunctie Laarderweg

In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan uit 2017 staat de huidige situatie van de wegen in Eemnes beschreven. In die beschrijving is de Laarderweg een **Erftoegangsweg** (ETW30)¹.

In de bestuursopdracht staat echter:

*Ook is het doel om de maximum snelheid voor het gemotoriseerd verkeer te handhaven op 30 km/uur en de weg in te richten als consistentere **Gebiedsontsluitingsweg** 30 km/u (GOW 30)."*

Hiermee lijkt de weg onbedoeld een gewijzigde verkeersfunctie te hebben gekregen, zijn de bewoners en de raadsleden hier niet over voorgelicht en lijkt een belangrijke stap te zijn overgeslagen. De Laarderweg categoriseren als een GOW30 weg is een besluit dat weloverwogen moet worden genomen en lijkt in de opdracht opgenomen als een vaststaand feit. Zo werd de Laarderweg als GOW30 tijdens de informatieavond ook als feit gepresenteerd.

Ook de richtlijn GOW30 zelf begint met een verwijzing naar het *CROW Afwegingskader 30km/h*². Daarin treffen we op pagina 4:

Met het schema maakt de wegbeheerder eerst een indeling van het wegennet binnen de bebouwde kom, naar functie van de weg: verblijfsfunctie, dubbele functie of verkeersfunctie. Wegen met een verblijfsfunctie blijven met dit schema ETW30. Wegen met een verkeersfunctie worden of blijven GOW's, als deze veilig ingericht kunnen worden. Het is ook mogelijk wegen aan te duiden die een dubbelfunctie (dus verkeer en verblijven) hebben, bijvoorbeeld een drukke weg met een belangrijke winkelfunctie of een weg met een belangrijke busroute door een woonwijk.

Vervolgens gaat de wegbeheerder na of het mogelijk is om de dubbelfunctie op te lossen. Immers, een weg met één functie (monofunctionaliteit) is en blijft het meest verkeersveilig. De wegbeheerder kan hiervoor bijvoorbeeld kijken naar **!** **circulatiemaatregelen**, of in samenspraak met ov-autoriteiten en -vervoerders een ov-netwerk aanpassen, of de functie van de weg verplaatsen naar een andere weg. **Als het echt niet mogelijk blijkt om monofunctionaliteit op een weg toe te passen, dan houdt de weg volgens het schema de dubbelfunctie.** In dat geval blijft het voor de verkeersveiligheid nodig dat wegbeheerders daarbinnen een keuze maken: weegt de verblijfsfunctie het zwaarst, dan wordt het alsnog een ETW; weegt de verkeersfunctie het zwaarst, dan blijft het een GOW.

Samenvatting: om tot een GOW30 te komen dient éérs het afwegingskader te worden doorlopen. Het is bij ons niet bekend of dit afdoende is gebeurd: er is geen verkeerscirculatieplan gemaakt en o.a. de vraag: "Is dubbele functie oplosbaar door andere keuzes op netwerkniveau?" is niet beantwoord.

¹ Zie bijlage A, GVVP 18 oktober 2017 TPBE8839-101-100R001D01 definitief, pagina 5

² <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/wegontwerp/afwegingskader-30-km-per-uur.aspx>

Een eerlijke verdeling van het verkeer in Eemnes

De gemeente startte de tweede informatieavond op 11 juli met de inrichting van de Laarderweg op basis van het huidig (weliswaar foutief/te laag) aantal verkeersbewegingen. Er is echter door 95% van de bewoners van de Laarderweg een petitie ingediend waarin zij pleiten voor een **eerlijke verdeling van het verkeer over Eemnes**, resulterend in een reductie van het verkeer op de Laarderweg, dit laatste is bewust of onbewust niet opgenomen in de recente brief aan de gemeenteraad. Dit is niet alleen noodzakelijk voor een veilige verkeerssituatie: het maakt de weg ook toekomstbestendig. Wethouder Reijn gaf aan tijdens de raadsvergadering³:

*Doelstelling **verminderen van het verkeer**. Verkeersveiligheid voetgangers, fietsers, dat zijn de belangrijkste uitgangspunten.*

In de Tweede Kamer is een motie aangenomen om een afwegingskader te ontwikkelen om beleidsmakers te ondersteunen bij het inrichten van een 30km/h weg. Kijkend naar dit Afwegingskader 30 km/h lijkt men hier dus te werken in de **omgekeerde volgorde**.

Juiste aanpak

Wij bepleiten dan ook de volgende bestandsdelen die tegelijk of opvolgend dienen te worden uitgevoerd:

1. **Maak een verkeerscirculatieplan voor Eemnes** geprojecteerd op de groei van Eemnes naar 2040 en/of actualiseer het GVVP op een bevolkingsomvang van Eemnes naar 12.500 inwoners. Het is waarschijnlijk dat tegen die tijd de Zuidbuurt nog verder is uitgebreid en de Noordbuurt mogelijk ook verder in ontwikkeling is. Welke impact heeft dit op de gemeente en op de verkeersbewegingen en welke maatregelen moet je nu nemen om de verkeersbewegingen nu en in de toekomst eerlijk te verdelen over Eemnes?

Volgens de verkeerskundige die op de informatieavond aanwezig was, zou een dergelijk verkeerscirculatieplan op zeer korte termijn opgesteld kunnen worden en is dit conform het afwegingskader onontbeerlijk. Het is ons een raadsel waarom dit nu nog altijd niet is gebeurd.

2. **Ontwikkel en onderzoek varianten hoe het verkeer op een eerlijkere manier verdeeld kan worden.** Ontwikkel en onderzoek varianten als alternatief voor de huidige koeienrotonde (kruising Noorder/Zuidersingel) en het kruispunt bij de Minnehof. Onderzoek de varianten op een open en transparante wijze op effectiviteit. Onderzoek een goede benutting van de reeds aanwezige en geschiktere GOW50-wegen (woningen liggen hier veelal verder van de weg aan een parallelweg met minder last van geluid en trillingen, fietspaden zijn apart, etc.)
Let op: hiermee bepleiten wij niet een afwikkeling van al het verkeer van de Laarderweg over de andere wegen, maar slechts een eerlijke verdeling.

Dit onderzoek is reeds door de gemeenteraad verzocht en ook in gesprekken met een afvaardiging van bewoners is dit toegezegd.

³ Quote raadsvergadering en brief 16 juli 2024 in brief van Collega aan Raad *Voortgang bestuursopdracht Laarderweg*

3. **Doorloop het afwegingskader GOW30 en kom weloverwogen en onderbouwd tot de verkeersfunctie en inrichtingskeuzes** voor de Laarderweg.

Hiervoor zijn wij, na het houden van een extra bewonersbijeenkomst op 16 juli in aanwezigheid van enkele raadsleden, tot een unanieme (van de aanwezige bewoners) voordracht van enkele maatregelen gekomen.

Puntsgewijze zorgen over huidige (concept) ontwerp

Ten aanzien van het huidige conceptontwerp (dd 3 juli 2024 – BEL2435201), leven diverse zorgen, constateren wij feitelijke onjuistheden of lezen wij conclusies die we niet kunnen volgen op basis van het afwegingskader. Hieronder een greep uit deze zorgen of aanvullingen:

1. **Verharding.**

uit Inrichtingskenmerk richtlijn GOW30

Uitgangspunt: gehele dwarsprofiel in open verharding (elementenverharding).
(red. oftewel: klinkers.)

Afwijkingsmogelijkheid bijv. om redenen als geluid en trillingen. Asphalt mogelijk, maar wel een deel van het dwarsprofiel in klinker- of klinkerachtige verharding

Hoe minder klinkers of klinkerachtige verharding in het dwarsprofiel wordt toegepast hoe meer aandacht zal moeten worden besteed aan de andere weginrichtingsaspecten, die van invloed zijn op de geloofwaardigheid van de toegestane maximumsnelheid

In het reactieformulier van de gemeente treffen we de zin:

Het is mogelijk om in plaats van zwart asphalt te kiezen voor streetprint. Wat heeft uw voorkeur?

Conform de inrichtingskenmerken GOW30 is dit echter helemaal geen keuze. Het middenprofiel uitvoeren in geheel zwart asphalt behoort **niet** tot de kenmerken van een GOW30. Indien men om redenen van geluid en trillingen toch extremer wil **afwijken** van de richtlijn, moeten daar andere weginrichtingsaspecten tegenover staan!

2. **Oversteken.**

uit Inrichtingskenmerk richtlijn GOW30

Uitgangspunt: Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer.
Uitgangspunt: verleiden/stimuleren om geconcentreerd over te steken via oversteekvoorzieningen.

Voetgangersoversteekvoorzieningen worden bij voorkeur uitgevoerd als zebrapad

of met kanalisatiestrepen of eventueel met verkeerslichten. Bij voorkeur wordt de oversteekvoorziening ook voorzien van een snelheidsremmer of een maatregel t.b.v. attentieverhoging.

In het conceptvoorstel zijn geen oversteekvoorzieningen opgenomen. Op de tweede informatieavond werden stoplichten en zebra's door de verkeerskundige zelfs bestempeld als *onnodig* en *onveilig*, zonder enige onderbouwing. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid spreekt deze uitspraken tegen. Zij stelt het volgende⁴:

SWOV

*Als een zebrapad of een met verkeerslichten geregelde oversteekplaats volgens de richtlijnen is uitgevoerd, is het voor voetgangers **veiliger** om gebiedsontsluitingswegen daar over te steken, dan daarbuiten.*

Een oversteekplaats met verkeerslichten is het veiligste. Alleen zebramarkering heeft geen groot effect; door de kleine hoek waarmee een automobilist op het wegdek kijkt, is markering op het wegdek van een afstand moeilijk waar te nemen. (...)

*Voor de situatie in Nederland is een ouder SWOV-onderzoek beschikbaar dat concludeert dat in vergelijking met weggedeelten waar geen oversteekplaats is, **het veiliger is om over te steken op een zebrapad en het het veiligste is om over te steken op een (met verkeerslichten) geregelde oversteekplaats***

Het verwijderen van oversteekvoorzieningen (huidige verkeerslichten) en het niet in het concept opnemen van afdoende voorzieningen, zoals een zebrapad en verkeerslichten, baart zorgen. Het is niet conform de richtlijn en niet onderbouwd, terwijl de Laarderweg juist door minderjarigen veelvuldig wordt overgestoken op de verbindingen tussen noord en zuid. Het is ook niet conform de uitgangspunten van de bestuursopdracht om de veiligheid te vergroten.

3. Uitritconstructie Laarderweg-west / rotonde

uit Inrichtingskenmerk richtlijn GOW30

Verticale snelheidsremmers (drempels of plateau's) zijn gewenst op overgangen (60-30 en 50-30) en bij kruispunten en oversteekplaatsen.

GOW50 naar GOW30: poortconstructie, met snelheidsremmende maatregel, met bord 30

In het conceptontwerp is de uitritconstructie (verhoging) bij de rotonde verwijderd. Los van dat dit kan worden gezien als een structuurmaatregel (de

⁴ <https://swov.nl/nl/fact/infrastructuur-hoe-veilig-zijn-zebrapaden-en-andere-oversteekvoorzieningen>

Laarderweg krijgt vanaf de rotonde gezien een andere waarde) is dit niet conform de richtlijn (overgang 50 km van/naar 30 km). **Parkeren**

uit Inrichtingskenmerk richtlijn GOW30

Uitgangspunt: Parkeren naast een rijbaan met fietsstroken alleen met aanvullende voorzieningen

Parkeren naast de rijbaan is in de volgende situaties mogelijk: (..) met fietsstroken op de rijbaan: alleen langsparkeren (of schuin achterwaarts parkeren) in combinatie met een extra schrikstrook en uitstapstrook tussen fietsstrook en parkeervakoversteekvoorziening

In het conceptontwerp zijn geen schrik- en uitstapstroken opgenomen.

4. Verwijderen parkeervakken

In de bestuursopdracht is over parkeren alleen opgenomen:
indien nodig herstel van parkeerstroken

Desondanks zijn in het conceptontwerp parkeervakken langs de weg verwijderd. Er is op dit moment al onvoldoende parkeergelegenheid, het weghalen van vakken is niet wenselijk. Onduidelijk is of er ook oplossingen zijn waarbij verwijderen van parkeervakken niet nodig is.

5. Ontbreken (herhaling) aanduiding maximumsnelheid 30 km/h

uit Inrichtingskenmerk richtlijn GOW30

Bij toepassing van het zonebord 30 is herhaling van het bord na elke zijweg niet nodig, alhoewel af en toe een herhalingsbord of 30 km/h symbool op het wegdek wel nodig kan zijn.

In het conceptontwerp lijken geen verkeersborden en dus ook geen herhalingsborden te zijn opgenomen. Markeringen voor fietsstroken zijn wél in de tekening opgenomen, maar er lijkt geen enkele snelheidsmarkering op het wegdek te zijn opgenomen.



Samenvatting zorgen over huidige (concept) ontwerp

Er lijkt selectief te zijn 'geshopt' in de inrichtingskenmerken GOW30. Kenmerken die de weg voor gemotoriseerd verkeer comfortabeler en aantrekkelijker maken zijn overgenomen, terwijl inrichtingskenmerken die de snelheid doen remmen en de verkeersveiligheid bevorderen nauwelijks/onvoldoende worden opgenomen. Denk aan de volgende zaken in het licht van het concept ontwerp:

- *Laarderweg aanduiden als voorrangsweg*
- *toepassen glad asfalt op gehele wegdek*
- *geen zebra's*
- *geen stoplichten*
- *geen klinkers*
- *geen drempels, geen punaises*
- *geen herhaalde snelheidsaanduidingen*
- *geen uitritconstructie meer bij rotonde*
- *geen schrikstroken*

welke allen kunnen resulteren in snelheidsverhoging.

De richtlijn hamert echter op de urgentie van afdoende maatregelen (!):

uit Inrichtingskenmerk richtlijn GOW30

Snelheidsverlaging vergt een forse inspanning

Een ander snelheidsgedrag bij weggebruikers ontstaat niet vanzelf na het plaatsen van borden. Dit betekent dat forse ingrepen in de inrichting moeten worden gedaan om een lagere snelheidslimiet geloofwaardig te maken en de gereden snelheid daadwerkelijk te laten dalen.

Het selectieve en niet onderbouwde afwijken baart in eerste instantie zorgen voor de veiligheid, maar ook richting de juridische status van de weg in het nieuwe ontwerp. Wegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur moeten wel voldoen aan specifieke eisen uit het BABW. Het belangrijkste aanknopingspunt in de Uitvoeringsvoorschriften BABW⁵:

uit Uitvoeringsvoorschriften BABW

Hoofdstuk II, paragraaf 4, lid 1:

De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op een zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

De aard en inrichting die voortvloeit uit het conceptontwerp lijkt niet te gaan resulteren in een weg waaruit een snelheid van 30 km/h redelijkerwijs voortvloeit.

⁵ <https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0009104&hoofdstuk=II¶graaf=4&z=2023-10-01&g=2023-10-01>

Standpunten t.o.v. de inrichting van de Laarderweg

Tijdens de zelf georganiseerde bewonersavond van 16 juli jl. hebben de aanwezige bewoners en raadsleden een en ander constructief besproken en hebben wij ook met elkaar de voorgestelde en niet-voorgestelde opties voor de inrichting van de Laarderweg-West besproken. Op basis van die bespreking is de volgende uitkomst unaniem voorgesteld, en deze worden door de andere ondertekenaars onderschreven:

1. **Eerlijke verdeling van verkeer over Eemnes**, resulterend in een verkeersreductie op de Laarderweg-West en daarmee verhoging van de verkeersveiligheid zoals voorgesteld in de de petitie van eind 2023 wordt nog steeds onderschreven. Deze petitie had een 95% ondertekening op de Laarderweg-West.
2. **Behoud 30km inrichting** en neem de richtlijnen van de ETW of GOW30 serieus. Nu lijkt daar selectief uit gewinkeld. Als verkeersveiligheid en snelheidsreductie echt de wens is, dan is het huidig voorstel niet logisch.
3. **Behoud rechts voorrang** dus verwijderen voorrang en inrit constructies uit de nu voorgestelde inrichting. Deze maatregel is nodig in verband met het ontbreken van afdoende snelheid remmende maatregelen. Eventueel moeten de zijwegen wel aangepast worden ten behoeve van de veiligheid en zouden de kruispunten duidelijk geaccentueerd moeten worden.
4. **Behoud (vernieuwde) verkeerslichten (VRI)**, eventueel aangevuld met zebrapaden op de huidige plaatsen. Toevoeging van oversteekplaatsen op de Laarderweg met verkeerslichten of zebrapaden bespreekbaar.
5. **Versmallen entree Laarderweg-West** - Koeienrotonde (in combinatie met reductie verkeersstromen)
6. **Middengeleider ingang Laarderweg** thv koeienrotonde onderzoeken: kan een toevoeging van een middengeleider wellicht snelheidsremmend werken?
7. **Drempel ingang Laarderweg – West** thv koeienrotonde behouden maar mogelijk wel verlagen.
8. **Fietspad noord- zuidverbinding 2-richtingen handhaven** op koeienrotonde. Dit betreft dus de oversteek van fietsers over de Laarderweg-West.
9. **Eens met het verwijderen van alle drempels en punaises** op de Laarderweg (ook bij Boni fietsverbinding, in het kader van trillingen en geluid. Dit levert wel de vervolgvraag op welke alternatieve maatregelen hiervoor terugkomen.
10. **Maximaal verbreden fietsstroken** uitgevoerd in rood
11. **Geluidstoename klinker(-print) onderzoeken** hoe verhoudt de remmende werking van de klinker(-print) zich ten opzichte van de toename van geluid?

12. **Huidig aantal parkeerplaatsen behouden** of uitbreiden, maar niet zorgen voor afname.
13. **Onderzoek de mogelijkheid tot wegversmallingen**, zoals meerdere kleinere varianten, met verwijzing naar variant 2 zoals nu voorgesteld voor de overgang bij de Boni (maar dan kleiner).
14. **Onderzoek en heroverweeg chicanes, “inlegkruisjes”** zoals nu voorgesteld. Deze lijken te zijn gesitueerd op plekken waar vrachtauto's laden/lossen. Er is ook gereede zorg dat deze chicanes voor minder veiligheid voor langzaam verkeer zorgen en voor onvoldoende tegendruk.
15. **Meerdere verkeerskundige alternatieven koeienrotonde en Braadkamp/Noordersingel** uitwerken (al eerder genoemd)
16. **Mogelijkheden voorgenomen randweg langs Eikenlaan** betrekken bij het verkeerscirculatieplan zoals ook de voorgenomen randweg langs de Eikenlaan
17. **Betrek belanghebbenden beter in de ontwerpfase**

Bij alle keuzes dienen er regelmatig verkeerstellingen te worden uitgevoerd om de effecten van de maatregelen bij te kunnen houden.

Wij hopen hiermee een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de verdere ontwikkeling van de Laarderweg-West en zien uw reactie graag tegemoet.