

Geachte voorzitter, commissieleden en wethouder,

Ik wil mijn bijdrage vandaag graag positief beginnen. Sinds 2022 heb ik aandacht gevraagd voor de Laarderweg, met als doel om constructief bij te dragen aan de veiligheid en leefbaarheid ervan. Ik heb veel waardering voor de ontvankelijkheid van u als gemeenteraad, voor de tijd die u heeft genomen om uw afwegingen te maken, en voor de inzet van de wethouder en ambtenaren in dit dossier.

Het is helaas ook waar dat het proces van participatie hoofdzakelijk frustrerend is geweest. Het is ons **of mij** niet gelukt om altijd constructief te blijven terwijl dat ten alle tijden mijn doel is geweest. De verbinding om samen het beste voorstel te maken is helaas broos geweest, dit tot mijn spijt. Als ik zelf terugkijk, of als ik door de ogen van het college of uw ogen kijk ben ik teveel de "boze man" geworden - iets wat ik niet wilde zijn **en nog steeds niet wil zijn**. De enige rechtvaardiging, **als die er is**, is dat ik de overtuiging heb dat het plan veiliger kan en misschien wel moet.

Op dat punt blijven er enkele zorgen over het nu liggende voorstel die ik graag met u wil delen, die in lijn zijn met de rode draad in de overkoepelende beleidsstukken van de gemeente Eemnes.

De Laarderweg moet, volgens het **GVVP 2017-2021** worden **afgewaardeerd** en heringericht als 30 km/h verblijfsgebied met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. De **Verkeersvisie BEL 2035** sluit hierbij aan door te stellen dat de Laarderweg verder afgeschaald moet worden door ruimtelijke inrichtingsmaatregelen om doorgaand verkeer **te vertragen en te ontmoedigen** en plaats te maken voor voetgangers en fietsers, terwijl de bereikbaarheid blijft gegarandeerd. Hetgeen hopelijk volgende maand wederom wordt bekrachtigd in de **Omgevingsvisie Eemnes 2040** waar de Laarderweg als onderdeel van het dorpshart een 30 km/h inrichting die het doorgaande verkeer **vertraagt en ontmoedigt**, terwijl wandelaars en fietsers meer ruimte krijgen binnen een veilige, leefbare en toch bereikbare omgeving.

Na de aanpassingen van het voorstel van juni 2024, op basis van het rapport van Veilig Verkeer Nederland (VVN), ligt er nu **bijna** een goed voorstel dat ook aan het GVVP en deze visies tegemoet komt. VVN maakt ten aanzien van nog één maatregel namelijk expliciet de melding dat die verkeer zal **vertragen**, en dat is het behouden van voorrang van rechts. Waarom is het vertragen en ontmoedigen zo belangrijk en staat het in elk beleidsdocument en het advies van VVN?

- De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft berekend dat de **ernst** van ongelukken bijna exponentieel toeneemt met elke extra procent boven een snelheid van 30km/h. Onder de 30km/h is de kans gering¹.

¹ <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%2030%20km-uur%20gebieden.pdf>

- Het opheffen van de voorrang van rechts werkt snelheidsverhogend (tot 10 km/u hogere snelheden) blijkt uit onderzoek van de VVN²
- De snelheid ligt nu al vaak boven de 40 km/h en dit kan, door een nagenoeg gelijk aantal remmers in het voorliggende ontwerp ten opzichte van de huidige situatie, oplopen tot 45-50 km/h als je de remmer van de voorrang van rechts verwijderd, met steeds ernstigere ongelukken als gevolg
- De meest effectieve snelheidsremmers zouden drempels zijn, maar dat kan i.v.m. aansprakelijkheid van de gemeente helaas niet op de Laarderweg

De oplossing: **voorrang van rechts behouden**. Ongeacht hoe u over de wenselijkheid van het behouden van voorrang van rechts denkt is iedereen het erover eens dat dit snelheidsremmend werkt. En langzamer is veiliger. Dit staat niet ter discussie.

- Voorrang van rechts behouden zorgt voor alerte weggebruikers, verlaagt de snelheid en voorkomt daarmee de genoemde toename van ernstigere letselschade
- Kostenbesparing: Door voorrang van rechts te behouden kunnen de uitritconstructies komen te vervallen in het voorstel en kunnen de plateaus naar de kruispunten verplaatst worden - juist waar ze het meest effectief zijn.
- Voorrang van rechts behouden is in lijn met wat circa 100 bewoners van en rond de Laarderweg in augustus 2024 hebben aangegeven van groot belang te vinden.
- Het stond dus ook in het VVN advies als krachtige aanbeveling

Besluitvorming: Er is in dit voorstel incongruentie betreffende de ingang van de Laarderweg. In het raadsbesluit wordt gevraagd met twee verschillende, **niet overeenkomende**, tekeningen in te stemmen, gedateerd op 12 juni 2024 en 2 april 2025. De tekeningen verschillen ten aanzien van de ingang van de Laarderweg:

- Op tekening 1 (2 april 2025) staat een versmalde ingang bij de Laarderweg met een middengeleider, een goed idee van de gemeente.
- Op tekening 2 (12 juni 2024) ontbreekt deze middengeleider

Ik raad u aan om op dit punt helderheid te hebben vóór besluitvorming. Anders stemt u in met tegenstrijdige tekeningen en weten zowel u, mijn medebewoners en het college niet waar nu mee is ingestemd.

Tweerichting op de rotonde: In de praktijk zullen de fietsers volgens mij de rotonde alle kanten langs fietsen. Een éénrichtingsfietspad op een rotonde dat twee kanten op gebruikt wordt verslechtert de veiligheid. Ik zou de inrichting daarop aanpassen en de eenrichtingsfietspaden vervangen door tweerichtingsfietspaden³.

² <https://eemnes.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/1acbb529-7eb7-4b2c-9028-61827aab74be?documentId=eec97f4e-8264-41c5-b32e-32dab2fc802e&agendaltemId=c400f104-60b7-4e2c-ba0f-90727cd2fbba>

³ Op dit moment voeren SWOV en CROW een groot onderzoek uit naar het veiliger maken van rotondes in relatie tot de kwetsbare verkeersdeelnemers. <https://www.crow.nl/actueel/grootschalig-onderzoek-naar-veiligheid-rotondes-voor-fietsers-en-voetgangers/>

Middengeleiders: Ik zou de middengeleiders op de Laarderweg verbreden zodat je daar als voetganger en fietsers veilig kunt verblijven omdat de stoplichten worden vervangen door zebra's, in de praktijk zijn dit schoolgaande kinderen die op dezelfde momenten van de dag zich aandienen bij het starten en uitgaan van de school. Volgens SWOV en CROW is de breedte van de rijbaan een van de meest bepalende elementen voor de veiligheid, hoe smaller, hoe veiliger: brede middengeleiders versmallen de rijbaan dus verhogen ze de veiligheid⁴. Ook deze maatregel werd geadviseerd door VVN.

Resumerend voor mij zijn op basis van wetenschappelijk onderzoek de volgende punten het belangrijkste voor de veiligheid op de Laarderweg, die tevens kostenbesparend zullen werken:

1. Behoud van voorrang van rechts met de plateaus naar de kruispunten inclusief herhalingsborden 30 km/h regelmatig op de weg.
2. Een duidelijke smalle ingang van de Laarderweg conform tekening 1 van 2 april 2025
3. Tweerichtingsverkeer op de rotonde voor fietsers
4. Verbreden van de middengeleiders op de Laarderweg

Al deze punten stonden ook in de door circa 100 adressen ondertekende brief van augustus 2024 op basis van het eerdere ontwerp, en ze staan nog steeds overeind. Naast de petitie die ondertekend is door 95% van de Laarderweg om het verkeer eerlijk te verdelen over Eemnes, lijkt mij dat wel een positieve hoge betrokkenheid van de bewoners van de Laarderweg.

Veiligheid op de Laarderweg is het doel dat we allemaal nastreven, met name voor de fietsers en voetgangers op de Laarderweg. We zijn er bijna

Ik dank u voor uw aandacht en uw zorgvuldige afweging.

Tijmen Smit

⁴ <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2022-05.pdf>, pagina 8.

Rijbaanbreedte: Dit is recent gebleken uit de SWOV-studie 'Veilige Snelheden, Geloofwaardige Snelheidslimieten (VSGS)'. Hoe breder de rijbaan, hoe hoger de snelheid. Het liefst is de rijbaan dus zo smal mogelijk. <https://www.verkeerskunde.nl/VK3GOW30>