

Memo

Onderwerp : HOV 't Gooi halte Eemnes
Datum : 14 december 2017
Aan : College B&W / Raad
Naam opsteller : Willem Scheper

1. Inleiding

De afgelopen jaren is er hard gewerkt aan de optimalisatie van de HOV-halte Eemnes bij de aansluiting op de A27. Verschillende varianten zijn onderzocht en vergeleken op diverse aspecten. Daarbij is op meerdere momenten overleg gevoerd met belangengroeperingen en wegbeheerders. Het resultaat is een integraal afgewogen variant waar op ambtelijk niveau overeenstemming over is.

In deze memo is het ontwerp voor de HOV halte Eemnes nader toegelicht. De resultaten van de uitwerking voor zowel de west- als oostzijde zijn in deze memo samengevat.

2. Toelichting ontwerp

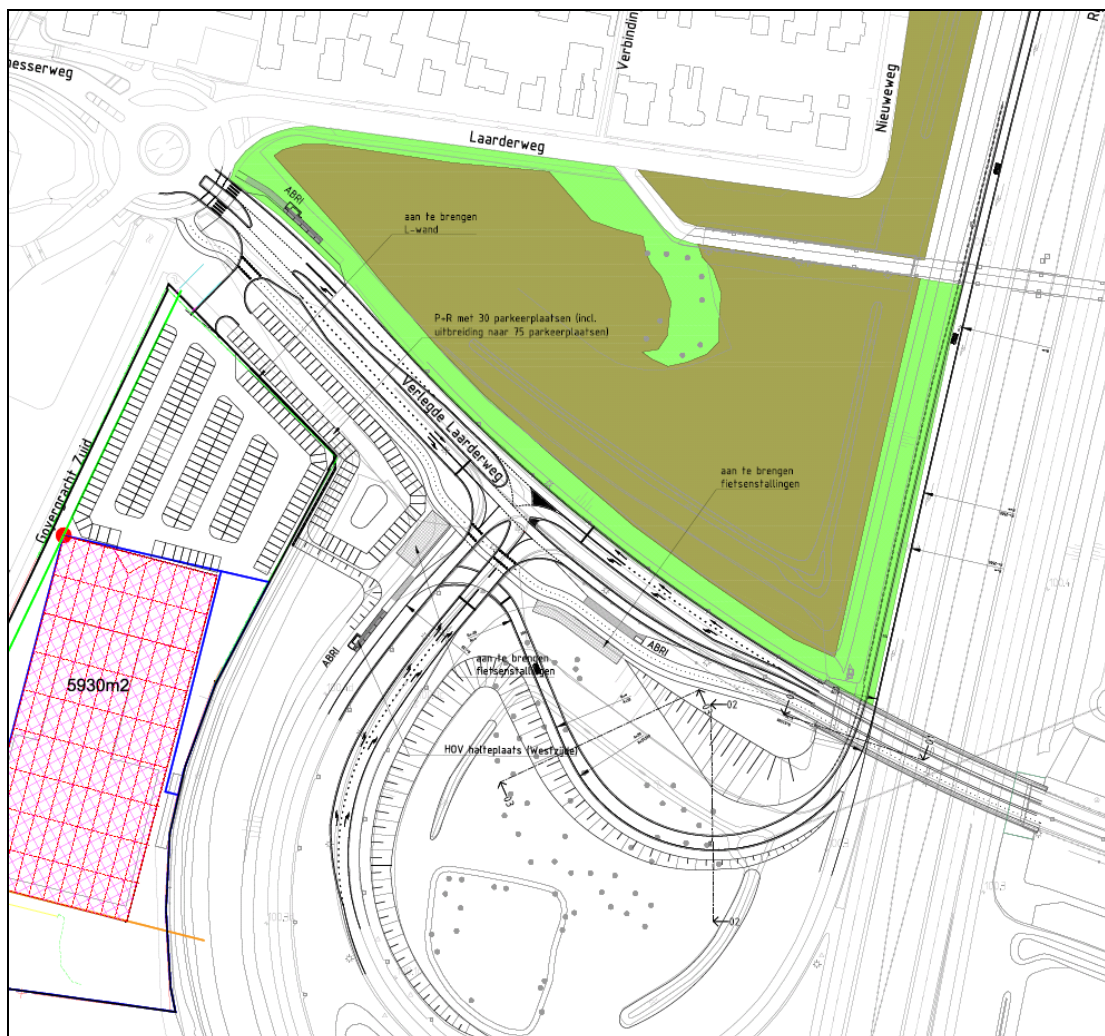
Westzijde

In figuur 1 is het ontwerp voor de westzijde weergegeven. De busbaan krijgt een eigen afrit van de snelweg en buigt na het kruisen van het viaduct onder de Verlegde Laarderweg af naar de halte. Het HOV halteert langs de oprit, zodat het met prioriteit door de verkeerslichten kan worden geleid en het autoverkeer niet onnodig lang hoeft te wachten. In bijlage 1 zijn de resultaten van de kruispuntberekeningen samengevat. Per saldo is deze variant voor de afwikkeling van het verkeer iets gunstiger dan de referentievariant uit 2014.

De kruising van het HOV met de op/afrit is een verkeerssituatie die niet vaak voorkomt, maar is door de betrokken wegbeheerders als veilig beoordeeld.

Het tweerichtingenfietspad is aan de zuidzijde gelegen en kruist de op/afrit met behulp van verkeerslichten. Op het viaduct is meer ruimte gecreëerd door te werken met barriers in plaats van hekwerken. Daarmee is er ruimte ontstaan voor een voetpad langs het fietspad. Dit komt de veiligheid van zowel voetganger als fietser ten goede.

De P+R is voorzien aan de westzijde en krijgt een gezamenlijke in/uitrit met het terrein van de Bruijn (tuincentrum). Eventueel is fasering qua aantal parkeerplaatsen mogelijk.



Figuur 1: ontwerp westzijde (Sweco, juni 2017, zie ook bijlage 2)

Oostzijde

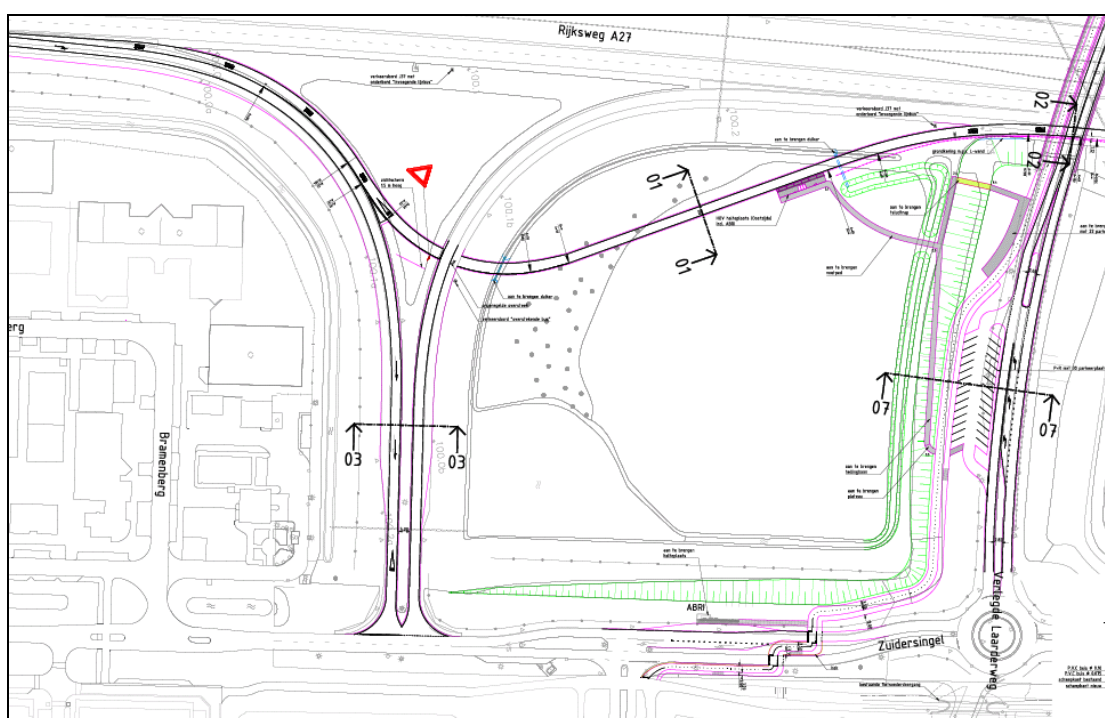
Aan de oostzijde komt de halte langs de A27 te liggen, vergelijkbaar met het referentieontwerp uit 2014.

Vanuit het HOV-project is een goede verbinding voor fietsers en voetgangers richting de halte van belang. Daarnaast is vanuit de Verkeersstudie van RHDHV in 2015 geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling op de Zuidersingel op termijn (rond 2030, mede afhankelijk van de snelheid waarmee ruimtelijke ontwikkelingen in Eemnes en regio worden gerealiseerd) een knelpunt gaat vormen. Er zijn meerdere varianten verkend om deze beide aspecten in een ontwerp te verenigen. Gekozen is voor een gefaseerde aanleg, waarbij in eerste instantie de langzaam verkeersoversteek en de HOV-halte wordt gerealiseerd.

Een belangrijke reden voor de gefaseerde aanleg is dat eerst gedacht werd dat het mogelijk was om de bus oversteek mee te nemen in de verkeersregeling van de Zuidersingel. Bij de uitwerking is gebleken dat dit echter onveiliger is dan het niet meenemen van de bus

oversteek in de regeling. Reden is dat de wachttijden voor het overige verkeer dan veel te lang worden en er onveilige situaties ontstaan. In het ontwerp is de bus oversteek daarom niet geregeld en vergelijkbaar met het referentieontwerp uit 2014. Naar aanleiding daarvan is besloten om de realisatie van de HOV-halte en de verkeersafwikkeling van de Zuidersingel als afzonderlijke projecten te beschouwen.

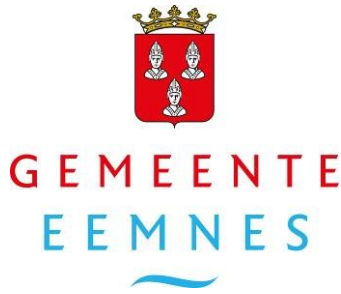
In figuur 2 is het ontwerp voor de oostzijde weergegeven.



Figuur 2: ontwerp oostzijde (Sweco, november 2017, zie ook bijlage 3)

Een tweede reden om het project verkeersafwikkeling Zuidersingel apart te beschouwen is dat de reconstructie van de infrastructuur op de Zuidersingel en de realisatie van verkeerslichten zijn geraamd op circa 2 miljoen euro (schetsontwerp, zie bijlage 4). De gemeente Eemnes is als wegbeheerder de belangrijkste kostendrager. Bij Rijkswaterstaat is de aansluiting van de Zuidersingel op de A27 als toekomstig knelpunt benoemd, maar op korte termijn is er nog geen budget toegezegd. Daarmee blijft dit ontwerp het eindplaatje voor de toekomst, eventueel gekoppeld aan een ontwikkeling in de oksel van de snelweg.

Voor de bereikbaarheid van de halte voor langzaam verkeer zijn meerdere varianten bekeken, waaronder een tunnel ergens onder de Zuidersingel. De aanwonenden hebben aangegeven dat een tunnel een optie is, zolang het buiten het gezichtsveld is. Dit uitgangspunt ligt op gespannen voet met het aspect sociale veiligheid, aangezien het daarbij juist van belang is dat er veel zicht is op wat er in de omgeving van de tunnel gebeurt. Ook het gebied ten westen van de Zuidersingel (met veel bomen en struiken) is nu sociaal



onveilig. De kosten van een tunnel blijken aanzienlijk hoger te zijn dan in 2014 werd gedacht. De kosten zijn ingeschat op zeker €500.000,-. Conclusie is vooral vanuit oogpunt van sociale veiligheid een gelijkvloerse oplossing de voorkeur heeft. Daarbij is gekeken naar mogelijkheden voor een met verkeerslichten geregelde oversteek en zonder verkeerslichten.

In het ontwerp wordt uitgegaan van een gelijkvloerse oversteek zonder verkeerslichten. Juist op de plek tussen rotonde en Stadwijk singel is een niet geregelde oversteek veiliger dan het regelen met verkeerslichten. In de praktijk steken veel fietsers en voetgangers over en wachten niet op het groene licht. Het gevolg is dat automobilisten gevoelsmatig voor niets staan te wachten. Het gevolg is dat er regelmatig door rood wordt gereden en er onveilige situaties ontstaan. Voor de oversteek zonder verkeerslichten is gerekend aan de wachttijden. Hieruit blijkt dat die in het spitsuur tot circa 8 seconden kunnen oplopen, waarbij tot 20 seconden aanvaardbaar is conform de CROW richtlijnen.

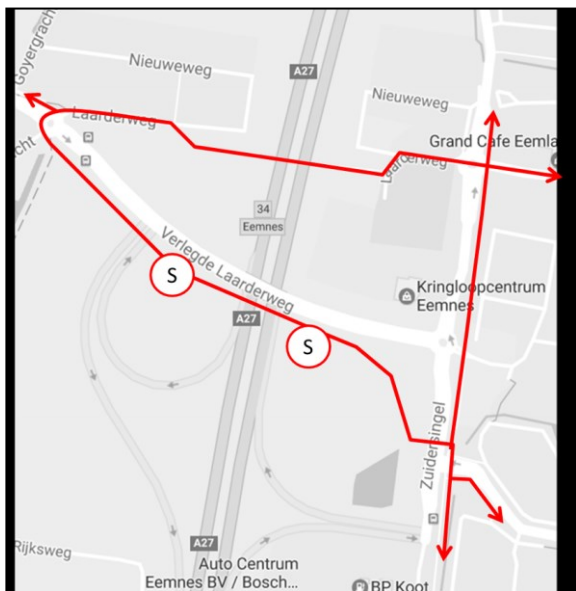
Per saldo is deze oversteek voor de komende jaren een goede oplossing. Gezien de verwachte toename van verkeer op de Zuidersingel ook na 2025 is voor zowel de kruispunten met de op/afrit en de Stadwijk singel een met verkeerslichten geregelde situatie vereist. Daarbij kan de langzaam verkeeroversteek worden verlegd conform het ontwerp zoals weergegeven in bijlage 4. Om daar tijdig op in te kunnen spelen wordt geadviseerd om in de komende jaren een project voor de Zuidersingel op te starten. Daarbij kan RWS aanhaken en kunnen – indien daar duidelijkheid over bestaat – de ontwikkelingen in de oksel van de snelweg daarin worden meegenomen. De planning van het HOV-project biedt ruimte om bij snelle besluitvorming (rond zomer 2018) een aangepast ontwerp voor de Zuidersingel mee te nemen in de aanbesteding. Het projectbureau heeft zich bereid verklaard hierover mee te denken

Nabij de langzaam verkeeroversteek is op verzoek van de gemeente een halte toegevoegd, waarbij de overstap tussen lijn 109 en het HOV verkort wordt. De halte is voorzien aan de westzijde.

Aan de oostzijde is qua locatie voor de P+R ruimte voorzien op het viaduct.

Stallingen

Stallingen zijn voorzien op of nabij het viaduct, zodat de loopafstanden tot beide haltes wordt geminimaliseerd. Fietsers vanuit Eemnes kunnen dan via de oversteek bij de Zuidersingel fietsen, of via het bestaande fietstunneltje en de rotonde Laarderweg – Eemnesserweg – Verlegde Laarderweg.



Figuur 3: stallingslocaties fietsen nabij HOV halten

Tot slot

Het ontwerp voor de HOV-halte Eemnes is van veel kanten belicht. Verkeerskundig ligt er een goed doordacht ontwerp, waarmee de veiligheid en doorstroming van de verschillende verkeersdeelnemers gewaarborgd is.

Bijlage 1: Afwikkeling

In tabel 1 is een overzicht weergegeven van de cyclustijd, gemiddelde verliestijd en wachtrij voor het kruispunt Verlegde Laarderweg – op/afrit A27. Daaruit blijkt dat de cyclustijd ruim binnen de norm van 90 seconden blijft en dat daarmee ook naar de toekomst nog ruimte is om extra verkeer op te vangen. Er zijn nog enkele regelvarianten doorgerekend om te kijken of er binnen de regeling nog optimalisaties mogelijk zijn.

	CYCLUSTIJD (S)		GEM. VERLIESTIJD (S)		WACHTRIJ RICHTING 03 MET 5% OVERSCHRIJDINGSKANS (M)	
	ochtend	avond	ochtend	avond	ochtend	avond
Basis	56	56	13,7	16,1	66	66
variant LINKSAF 2X GROEN	69	73	13,5	13,7	48	48

Tabel 1: cyclustijden kruispunt Verlegde Laarderweg – op/afrit A27

Uit een eerdere studie van RHDHV, bleek dat de streng van kruispunten op de Zuidersingel zwaar belast is. De korte afstanden tussen de kruispunten maakt dat een wachtrij voor het ene kruispunt het kruispunt ervoor kan blokkeren. Het ligt daarom voor de hand om het kruispunt Zuidersingel – op/afrit A27 en Zuidersingel – Stadwijk singel op termijn te combineren in één verkeersregeling.