



GEMEENTE EEMNES

BESLISVOORSTEL RAAD EEMNES

Besluitvormend orgaan

Gemeente Eemnes – Gemeenteraad

Gemeentecode

Eemnes

Onderwerp

Reconstructie westelijk deel Laarderweg

Portefeuillehouder

Reijn, Th.

Openbaar

Ja

Korte inhoud

Het westelijk deel van de Laarderweg (vanaf de rotonde tot en met Tetteroo) is toe aan groot onderhoud. De gemeente wilde deze gelegenheid aangrijpen om de weg meteen verkeersveiliger in te richten, met name voor fietsers en voetgangers. Gedurende het participatieproces zijn echter meer wensen naar voren gekomen waardoor we steeds integraler zijn gaan kijken naar de mogelijkheden. Deze wensen zijn meegenomen in de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp waarbij de volledige scope in beeld is gebracht. Met deze integrale aanpak zal de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers verbeteren. Inrichting als GOW30 is uitgangspunt, mede gelet op de handhavingsmogelijkheden. Daarmee is de voorrangssituatie een belangrijk onderdeel van de voorkeursvariant.

Besluiten

1. Het voorliggende Voorlopig Ontwerp (de voorkeursvariant) voor het deel van de Laarderweg vanaf de rotonde tot en met het bestaande zebrapad conform bijlage 1 (Voorlopig Ontwerp exclusief rotonde maar inclusief de kruising Braadkamp–Laarderweg–Noordersingel) uit te voeren.
2. Het Voorlopig Ontwerp van de rotonde (de voorkeursvariant conform bijlage 2) uit te voeren.

3. De oversteek Braadkamp <-> Minnehof (tussen het bestaande zebrapad en Tetteroo) te betrekken bij de herinrichting Braadkamp en hiervoor separaat een voorstel aan de raad voor te leggen.
4. Kennis te nemen van de varianten 3a, 3b, 3c 3d, 8a en 8b aangezien die geen onderdeel uitmaken van het Voorlopig Ontwerp.
5. Een voorbereidingskrediet van €350.000 (reconstructie wegen 67% en asfaltonderhoud 33%), na vaststelling Kadernota 2026 beschikbaar te stellen uit de investeringsplanning van de programmabegroting 2025.
6. Een voorlopig bedrag (op basis van een ssk-raming) van € 2,9 miljoen (exclusief btw) voor de uitvoering van de Laarderweg inclusief de rotonde op te nemen in de Kadernota voor 2026.
7. De kosten voor asfaltonderhoud (geraamd op €2.058.819) af te schrijven in 15 jaar.

Aanleiding voorstel

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP 2017) is gesteld dat de uitvoering van werkzaamheden zich dient te concentreren op het verbeteren van de verkeersveiligheid, met name voor voetgangers en fietsers. Bij de benodigde reconstructie (van het asfalt) van het westelijk deel van de Laarderweg wordt daar invulling aan gegeven. Daartoe is (d.d. 6 november 2023) een bestuursopdracht Laarderweg opgesteld die na de gemeenteraadsvergadering (d.d. 18 december 2023) geamendeerd is vastgesteld. In de vergadering werd het onderwerp afgesloten met de woorden dat via een intensief participatieproces met omwonenden van de Laarderweg meerdere ontwerpvarianten en een voorkeursvariant (c.q. het voorliggende Voorlopig Ontwerp) dienden te worden opgesteld. Dat is gedaan: op basis van twee bewonersavonden (d.d. 4 april 2024 en 11 juli 2024), een stakeholdersoverleg (d.d. 28 november 2024) en een advies van Veilig Verkeer Nederland is een Voorlopig Ontwerp gemaakt. Als afronding van het participatieproces hebben belangstellenden tijdens een inloopbijeenkomst op 25 februari 2025 een reactie kunnen geven op het Voorlopig Ontwerp. Dat ligt nu ter besluitvorming voor. Andere ontwerpvarianten die ook zijn afgewogen alsmede de reactienota's op de inspraak die er is geweest, het verslag van het stakeholdersoverleg en het advies van Veilig Verkeer Nederland (VVN) zijn ter kennisgeving bijgesloten. Na besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp wordt dat overgedragen aan team Civiel dat het vertaalt naar een bestekstekening (het zogenaamde Definitief Ontwerp).

Doel

Met dit voorstel vragen wij u het Voorlopig Ontwerp voor de Laarderweg en het Voorlopig Ontwerp voor de rotonde, die zijn voortgekomen uit intensieve participatie, vast te stellen. Met uitvoering van dit ontwerp richten we de Laarderweg verkeersveiliger in, met name voor voetgangers en fietsers. Vanwege het amendement van de fractie DorpsBelang (d.d. 18 december 2023) op de bestuursopdracht ligt ook een Voorlopig Ontwerp van de rotonde ter besluitvorming voor.

Toelichting besluit (argumenten)

1.1 Het Voorlopig Ontwerp voorziet in verbeteringen voor de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers zoals beoogd in het GVVP 2017 en de bestuursopdracht.

De verbeteringen voor voetgangers en fietsers in het ontwerp zitten met name in:

- Bredere fietsstroken waarbij meer ruimte aan fietsers wordt gegeven op de Laarderweg.
- Snelheidsremming in een logisch ritme (zoals geadviseerd door VVN) door middel van inpassing van plateaus waarbij in de uitvoering een aangepaste taludhoogte wordt toegepast om trillingen door passerend verkeer te voorkomen.
- Extra aandacht voor de maximumsnelheid door het realiseren van een “30 poort” (30 op het wegdek en portalen met snelheidsaanduiding) op de Laarderweg nabij de rotonde.
- Het regelen van de voorrang op alle kruisingen vanaf de rotonde tot de Noordersingel (bij De Minnehof). Dit is conform de Handreiking GOW30 waarin dit is voorgeschreven alsmede het advies van de politie. Reden voor de bepaling in de handreiking (en het eensluidende advies van de politie) is dat ‘flankongevallen’ (die meermaals zijn voorgekomen de afgelopen 10 jaar op de Laarderweg) daarmee zoveel mogelijk worden voorkomen. De voorrangsregeling conform GOW30 is ook een belangrijk criterium voor subsidieverlening door de provincie.
- Verbetering van de oversteekpunten door verbreding van middengeleiders zodat er meer opstelruimte voor overstekers ontstaat, toevoeging van zebrapaden en vervanging van het verkeerslicht ter hoogte van het fietspad bij de voormalige Boni zodat met name grote groepen scholieren daar veilig kunnen oversteken. Hiermee wordt (zoals eerder afgesproken met de scholen) een veilige route voor scholieren tussen de basisscholen en het Huis van Eemnes voor de gymlessen gemaakt. De scholen zijn het in ruime meerderheid eens met het aanwijzen van de oversteekplaats bij de voormalige Boni als primaire oversteek voor de schoolroute. Kwetsbaarheid van overstekende kinderen is een belangrijk aandachtspunt bij de inrichting van deze belangrijkste oversteekplaats. Na het uitvoeren van de reconstructie zal overgegaan worden tot aanpassing van het “kindlint” als onderdeel van deze route tussen de basisscholen en het Huis van Eemnes. Dat betekent ook dat de oversteek bij de Veldweg bij voorkeur niet meer gebruikt wordt als oversteekplaats voor scholieren.
- Extra aandacht op overstekende scholieren door toevoeging van de tekst SCHOOLZONE op het wegdek en waarschuwborden aan weerszijden van de oversteek ter hoogte van de voormalige Boni. Door deze oversteekplaats aan te merken als SCHOOLZONE kan deze worden opgenomen in navigatieapps. Hierdoor kunnen automobilisten gewaarschuwd worden dat ze

zo'n zone naderen, maar het is ook mogelijk dat een alternatieve route wordt gesuggereerd. Dit zou dan een afname van het verkeer op de Laarderweg kunnen betekenen.

- Toepassing van streetprint tussen de fietsstroken in waardoor (naast een dorpse uitstraling) de inrichting volledig conform de Handreiking GOW 30 wordt en de politie op basis daarvan kan handhaven op snelheid.
- Het geleiden van voetgangers op het westelijk deel van het plein aan De Minnehof richting zebrapad door middel van het planten van een haag evenwijdig aan de Laarderweg. Ook ter voorkoming van fietsen en autorijden over het plein.
- Het huidige zebrapad (Minnehof – Braadkamp) wordt voorzien van een zweepmast met een verlicht waarschuwbord boven het wegdek. Hierdoor is het zebrapad ook in het donker beter verlicht.
- Verwijdering van het verkeerslicht nabij de Veldweg. Hoofdrede daartoe is dat de verkeerssnelheid met een plateau en wegbuiging door de middengeleider effectief geremd wordt, ook als er geen overstekers zijn. In de huidige situatie is er alleen verkeersremming als er wordt overgestoken met behulp van het licht (dat doorgaans uit staat). Een zebrapad met middengeleider geeft de voetganger meer ruimte en prioriteit bij het oversteken. Vanwege de lage snelheid, het overzicht en de eenvoud van de gefaseerde oversteek is de kans op een aanrijding zeer klein. Bovendien is deze oversteekplaats niet meer bedoeld als oversteekplaats voor de scholen. Mocht de gemeenteraad alsnog besluiten hier verkeerslichten te plaatsen, dan moet rekening worden gehouden met een extra investering van circa €100.000,-.
- Conform de bestuursopdracht blijft de Laarderweg beschikbaar voor vrachtverkeer en agrarisch verkeer.

1.2 Het Voorlopig Ontwerp vloeit voort uit een zorgvuldige afweging van alle in de participatie naar voren gekomen belangen.

Er is, zoals verzocht in de raadsvergadering (d.d. 18 december 2023), ruime aandacht geweest voor participatie. Aanvankelijk is de participatie moeizaam verlopen. Het gezegde 'zonder wrijving geen glans' is uiteindelijk ook van toepassing op het doorlopen participatieproces. Niet alleen zijn bewoners en belanghebbenden meermaals gesproken en gehoord. Er is ook een stakeholdersoverleg georganiseerd waarin de meningen van de politie, brandweer, BasBel, Woon Advies Commissie, fietsersbond, winkeliersvereniging, schooldirecteuren en de AKOE zijn opgetekend. Als afronding van het participatieproces hebben belangstellenden tijdens een inloopbijeenkomst op 25 februari 2025 een reactie kunnen geven op het Voorlopig Ontwerp. Om een goede indruk te krijgen van de gemaakte afwegingen zijn ter kennisgeving de reactienota's op de input uit de bewonersavonden, het verslag van het stakeholdersoverleg en het advies van VVN bijgevoegd.

Het ontwerp voldoet aan de eisen van de politie voor wat betreft het kunnen handhaven van de verkeersveiligheid (eenduidige inrichting volgens GOW30). Het ontwerp voldoet daarmee ook aan de eisen van de Provincie Utrecht voor het verbeteren van de veiligheid voor fietsers en de verkeersveiligheid in het algemeen.

2.1 We richten de rotonde conform de uitkomsten van de 'Verkenning verbetering verkeersveiligheid fietsers op rotondes' in en maken die daarmee verkeersveiliger en toekomstbestendig.

Vanwege het amendement op de bestuursopdracht is ook de rotonde (met boer en koe) aan het projectgebied toegevoegd omdat die nu niet optimaal functioneert voor langzaam verkeer. Vanuit verkeerskundig oogpunt is dit een logisch amendement. Met het voorliggend ontwerp maken we de rotonde verkeersveiliger en toekomstbestendig:

- We wijzigen het tweerichtingenfietspad om de rotonde heen in een eenrichtingsfietspad. Dit is de meest toegepaste en aanbevolen inrichtingsvorm voor rotondes binnen de bebouwde. Tweerichtingenfietspaden om rotondes binnen de bebouwde kom zijn zeldzaam. Daardoor vallen de gedragingen van fietsers daar veel minder binnen het verwachtingspatroon dat automobilisten, die voorrang dienen te verlenen, hebben. Daarnaast vergen fietsers die van twee kanten oversteken relatief veel van de aandacht van de automobilist. Deze combinatie leidt tot flink verhoogde risico's voor de overstekende fietsers ten opzichte van een gangbare rotonde met een eenrichtingsfietspad daaromheen. In de praktijk komen er bij nu bij de rotonde regelmatig (bijna) ongelukken voor.
- We verwijderen de inritconstructie bij de aansluiting met de Laarderweg. Deze inritconstructie is niet volgens de richtlijnen vormgegeven want is ten onrechte voorzien van blokmarkering en haaiantanden. Gezien het ontsluitende karakter dat de Laarderweg deels heeft is een inritconstructie ook niet passend. Een plateau (met zebrapad) en 30 poort (30 op de weg en portalen met snelheidsaanduiding) zijn passender. Daarnaast neemt verwijdering van de inritconstructie (die voorzien zijn van steile inritblokken) de zeer hinderlijke trillingen die omwonenden ervaren door passerend verkeer grotendeels weg.
- We voegen bij alle vier de aansluitingen op de rotonde een zebrapad toe. Aansluitingen op rotondes zijn relatief veilige plekken voor het toepassen van zebrapaden omdat de verkeerssnelheid er laag is door de barrièrewerking die de rotonde heeft (waardoor verkeer al moet afremmen). Zebrapaden zijn ook passend naast de fietsoverstekers die eveneens in de voorrang liggen. Het geheel maakt het zichtbaarder voor automobilisten dat ze mogelijk voorrang moeten verlenen. Bovendien worden voetgangers met de oversteekvoorziening bediend wat een uitgangspunt is in de bestuursopdracht.

Duurzaamheid

Realisatie van het Voorlopig Ontwerp voorziet in meer ruimte voor fietsers en betere oversteekvoorzieningen voor voetgangers. Dat stimuleert de actieve mobiliteit hetgeen (mogelijk) leidt tot minder autogebruik. Daarmee voldoet de inrichting eveneens aan het STOMP-principe waarbij prioriteit wordt gegeven aan meer duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en het ov).

Vastgesteld wettelijk- en beleidskader

Wegenverkeerswet 1994

GVVP Eemnes (2017)

Relatie BEL-gemeenten en BEL Combinatie

Er is geen relatie met de BEL gemeenten. De BEL combinatie werkt het voorstel uit namens het college van Eemnes.

Kanttekeningen

1.1 Hoewel het Voorlopig Ontwerp inclusief het ontwerpvoorstel voor de rotonde beargumenteerd de beste keuzen voor de verkeersveiligheid zijn, is realisatie van een of meer van de andere varianten ook mogelijk.

Conform de bestuursopdracht, op verzoek van aanwonenden en deels op basis van het advies van VVN zijn alternatieve ontwerpvarianten uitgewerkt en afgewogen.

Het gaat om de volgende varianten:

- Ovonde (bijlage 3a). Deze variant (geraamd op €897.954) is uitgewerkt op verzoek van een deel van de bewoners als alternatief voor de rotonde. Gedachte daarachter was dat door de ovaal in het hart van de ovonde verkeer meer richting Noordersingel wordt gedirigeerd dan naar de Laarderweg. Verzoek daarbij was de afslag naar de Laarderweg dusdanig te verkrappen dat vrachtverkeer de draai niet meer kan maken. Dat laatste is niet uitgewerkt om te voorkomen dat vrachtverkeer de verharding kapot gaat rijden. Want aannemelijk is dat vrachtverkeer ondanks een dergelijke inrichting toch gaat afslaan. Er is immers geen geslotenverklaring voor vrachtverkeer op de Laarderweg. De ovonde wordt afgeraden omdat:
 - we van deze inrichtingsvorm geen effect verwachten van minder vrachtverkeer via de Laarderweg;
 - door het grotere oppervlak de ovonde circa €75.000 duurder is dan de rotonde als voorkeursvariant;
 - 7 bomen extra moeten worden gekapt voor de realisatie ten opzichte van de rotonde-aanpassing.
 - 2 parkeerplaatsen dienen te worden verwijderd ten zuidwesten van de ovonde.
- Extra oversteek ten westen van de Hasselaarlaan (bijlage 3b). Deze variant is uitgewerkt vanwege het advies van VVN waarin dit (o.a.) wordt aanbevolen.

Reden daarvoor is dat vanuit elke zijstraat van de Laarderweg wordt overgestoken waardoor de oversteek helpend zou kunnen zijn voor mensen komende vanuit de Hasselaarlaan en Molenweg. Voor de inpassing van de extra oversteek dienen echter 3 parkeerplaatsen te worden verwijderd en een boom te worden gekapt. Dit offer is te groot voor de meerwaarde die de extra oversteek zou hebben. Meespeelt in deze afweging is dat we de oversteken op vier andere locaties (bij de rotonde, nabij de Veldweg, nabij het pad ter hoogte van de voormalige Boni en bij De Minnehof) al verbeteren. Die oversteken zijn via de parallel aan de Laarderweg liggende wegen (Veldweg, Hiltlaan en Torenzicht) achterlangs goed te bereiken.

1.2 Kruispunt Braadkamp – Laarderweg –Noordersingel

- Eerste variant kruispunt Braadkamp – Laarderweg – Noordersingel (bijlage 3c).
Deze variant (geraamd op €691.215) voorziet in het regelen van de voorrang in de richting Braadkamp – Noordersingel en het gedeeltelijk strekken van de bocht in de Noordersingel, even ten noorden van het kruispunt. Daarnaast voorziet deze variant in het laten eindigen van de fietspadenstructuur ter hoogte van Fazantenhof, hetgeen logisch is omdat vrijliggende fietspaden langs 30km wegen niet gangbaar zijn. En hoewel deze variant daarnaast tot voordeel heeft dat de hinderlijke bocht voor de bus eruit wordt gehaald zijn er de volgende nadelen:
 - Door het strekken van de bocht en het regelen van de voorrang ontstaat de mogelijkheid met hoge snelheid in de noord-zuid richting (en vice versa) langs De Minnehof te rijden. Dat leidt tot risico's voor de verkeersveiligheid op een locatie waar langzaam rijden juist op zijn plaats is omdat er doorgaans mensen lopen bij het winkelcentrum. De huidige bajonetinrichting is veel effectiever in het matigen van de snelheid vanwege de obstakelwerking die ervan uitgaat. Omdat de verkeersintensiteiten vanuit de verschillende richtingen relatief gelijkmatig verdeeld zijn en rechts voor gaat, houden mensen hier nu rekening met elkaar.
 - Het verleggen van een deel van de Noordersingel, het aanpassen van de fietsstructuur bij de aansluiting Fazantenhof (waarvoor een deel van de watergang moet worden gedempt en elders moet worden gecompenseerd) leidt tot een aanzienlijke kostenverhoging van het project.
 - Het westelijke deel van het plein van De Minnehof wordt met circa 20 meter verkort en de Noordersingel komt dicht tegen de gevel aan te liggen.
 - De voorrangssituatie leidt tot een onderbreking van de oost-west structuur op de Laarderweg terwijl het ruimtelijke beeld doorloopt. Het

risico is dat mensen daardoor geen voorrang verlenen, vooral in de eerste fase na realisatie.

- Tweede variant kruispunt Braadkamp – Laarderweg – Noordersingel (bijlage 3d).
Deze variant (geraamd op €639.613) heeft net als de voorgaande variant het voordeel dat de bus makkelijker van Braadkamp naar Noordersingel kan rijden. Maar de variant heeft verder dezelfde nadelen als de eerste. Daarnaast zijn er de volgende aanvullende nadelen:
 - Het doorzetten van het tweerichtingenfietspad langs Noordersingel tot nabij De Minnehof is niet passend langs een 30km weg. Daarnaast leidt het tot risico's voor fietsers bij het laaddok en de entree naar de parkeergarage onder De Minnehof door kruisende voertuigen waar het zicht op fietsers vanuit twee richtingen niet optimaal is.
 - Doordat de weg Braadkamp – Noordersingel minder sterk wordt verlegd dan bij de vorige variant leidt dat tot beperking van het zicht op verkeer op Braadkamp vanaf de Laarderweg.
 - Linksaf slaan wordt lastiger op de kruising vanwege de niet haakse aansluitingen van de wegen daarop.
 - De beeldbepalende boom op de hoek Laarderweg / Noordersingel en twee parkeerplaatsen op de hoek Noordersingel / De Minnehof dienen te worden verwijderd.

Hoewel uitvoering van de omschreven alternatieve varianten mogelijk is worden die afgeraden. Genoemde nadelen zijn zwaarderzwaarder dan de voordelen.

Bij de herinrichting Braadkamp wordt de oversteeksituatie tussen de bestaande zebra (Braadkamp – Minnehof) en Tetteroo betrokken om te bepalen welke verbeteringen van dit wegvak gedaan kunnen worden.

2.1 Hoewel een goede belangenafweging is gemaakt, wordt geen rekening gehouden met de wens van aanwonenden tot het nemen van structuurmaatregelen ter vermindering van verkeer op de Laarderweg.

Een “eerlijkere verdeling” van verkeer over wegen van Eemnes is geen onderdeel van de huidige bestuursopdracht. Wel verwachten wij – op basis van eerdere onderzoeken – een beperkte afname van het verkeer na de voorgenomen doortrekking van de Zuidersingel naar de Eikenlaan. Ook de aanwijzing van de oversteek bij de voormalige Boni als Schoolzone kan leiden tot minder verkeer als deze zone is opgenomen in de navigatieapps.

Daarnaast passen wij de bewegwijzering aan. Verkeer vanaf de A27 en Zuidpolder wordt via de Stadwijkensingel naar de sportvelden, Huis van Eemnes en de Minnehof verwezen.

Bij de uitrit van het parkeerterrein van de Minnehof wordt het vrachtverkeer nadrukkelijker naar de A27 via de Noordersingel verwezen. Een geslotenverklaring voor vrachtverkeer (in één of twee richtingen) tussen de uitrit van de Minnehof en de Laarderweg passen we niet toe. Op zo'n korte afstand verwachten we dat het vrachtverkeer zo'n geslotenverklaring zal negeren. Handhaving is nauwelijks uit te voeren.

Financiën

Naar verwachting kan in juni 2025 gestart worden met de voorbereiding van het project. Hiervoor worden nadere onderzoeken uitgevoerd, bestek en (definitieve ontwerp)tekeningen opgesteld, ambtelijke uren gemaakt en de aanbesteding uitgevoerd. De voorbereidingskosten bedragen naar verwachting €350.000 (exclusief btw) en worden via dit voorstel aangevraagd. Uitvoering zal pas starten wanneer in de Kadernota 2026 voldoende ruimte is gevonden voor dit project.

Voor de uitvoering wordt voorgesteld €2,9 miljoen op te nemen in de kadernota van 2026. Uitvoering staat gepland voor de tweede helft van 2026 met oplevering in 2027 (start afschrijvingen in 2028).

In de investeringsplanning van de programmabegroting 2025 zijn de volgende posten betreffende dit project opgenomen:

- | | |
|---|---------------------|
| • Laarderweg GOW 30 | €300.000 (40 jaar) |
| • 20% inflatie/stelpost Centrumplan | € 134.320 (40 jaar) |
| • Minnehof en Braadkamp water en groen (kruising) | €600.000 reserve |
| • Tour de Force | €30.000 (40 jaar) |

De werkzaamheden aan de rotonde (67%) betreft reconstructie wegen en heeft een afschrijvingstermijn van 40 jaar. Het asfalteren van de Laarderweg (33%) heeft een levensduur van 15 jaar. Deze afschrijvingstermijn is niet opgenomen in de financiële verordening daar dit een bevoegdheid is van de raad. Daarom is dit als beslispunt opgenomen.

Het voorliggende voorstel heeft tot gevolg dat in de Kadernota 2026 een extra krediet zal moeten worden geraamd. Dit als gevolg van naar verwachting hogere realisatiekosten en een kortere afschrijvingsduur voor de Laarderweg, waardoor de kapitaallasten ook zullen stijgen.

Lagere kapitaallasten zouden kunnen worden bereikt als de post in de investeringsplanning van de programmabegroting 2025 "Minnehof en Braadkamp water en groen (kruising)" van €600.000 (zoals hierboven aangegeven) wordt aangewend voor de Laarderweg. Voor de kruising zijn immers slechts kleine ingrepen voorzien die relatief weinig kosten.

Wat de kosten daarnaast drukt is de mogelijkheid tot het verkrijgen van subsidie vanuit de provincie Utrecht. Dat wil zeggen 90% subsidie van de bouwkosten voor fiets-gerelateerde verbeteringen en 50% van de bouwkosten voor verkeersveiligheid. De bouwkosten beslaan circa 68% van de totale kosten. Realistisch is om uit te gaan van het verkrijgen van de helft fiets-subsidie en de helft voor verkeersveiligheids-subsidie. Dat komt neer op een subsidiebedrag ter grootte van 35% van de totale bouwkosten van circa €2 miljoen (= €700.000).

De extra lasten die overblijven zullen in de Kadernota 2026 moeten worden afgewogen met eventueel noodzakelijke extra ombuigingstaakstellingen voor de gemeente Eemnes.

	investering	Looptijd	Kapitaallasten
			jaarlast bij 2%
Laarderweg	2.058.819	15	159.211
stel subsidie Pr U	-500.000		
Laarderweg na PrU	1.558.819	15	120.545
Rotonde	823.178	40	
al begroot	-464.320	40	
Meerkosten	358.858	40	13.055

Wanneer we rekening houden met de subsidie van de Provincie Utrecht vergt dit voorstel een structurele kapitaallast met ingang van 2028 van ca. € 133.000. Hierbij komen dan nog de al gemaakte kosten in 2023 – 2025, maar dat heeft geen grote impact.

Er zijn enkele risico's (ook kansen):

1. Uitwerking van VO naar DO kan leiden tot een hogere raming (of wellicht tot enkele besparingen).
2. De aanbesteding is een onzekere factor
3. De hoogte van de Provinciale subsidie kan meevallen € 700.000 of tegenvallen (minder dan de nu gehanteerde € 500.000)

Bij een afwijking van meer dan 10% bij DO of na aanbesteding zal er een voorstel naar de raad gaan.

Begrotingswijziging nodig?

Nee

Uitvoering

Bij positieve besluitvorming wordt het Voorlopig Ontwerp uitgewerkt tot een bestektekening (Definitief Ontwerp) dat kan worden aanbesteed. De werkvoorbereidingen worden vanaf Q2 2025 opgepakt. Uitvoering is voorzien in de tweede helft van 2026.

Communicatie

Voor de behandeling in de raadscommissie worden aanwonenden, belanghebbenden en stakeholders uitgenodigd. O.a. met huis-aan-huisberichten en publicaties in de nieuwsbrief en De Rotonde. Na de besluitvorming door de gemeenteraad zal het college daarvan een terugkoppeling geven aan belanghebbenden. Ook zal op de gebruikelijke manier gecommuniceerd worden over het raadsbesluit en de verdere uitwerking daarvan.

Bijlagen

1. Voorlopig Ontwerp exclusief rotonde
2. Voorlopig Ontwerp rotonde
3. Ontwerpvarianten
 - a. Ovonde
 - b. Extra oversteek Laarderweg
 - c. Braadkamp – Noordersingel voorrang
 - d. Braadkamp – Noordersingel tweerichtingenfietspad
4. Reactienota's participatie Laarderweg (2024–2025)
5. Impressieverslag stakeholdersoverleg
6. Advies VVN
7. Impressieverslag inloopbijeenkomst
8. Eerdere ontwerpvarianten
 - a. Laarderweg kruispuntvarianten (BonoTraffics – okt21)
 - b. Laarderweg kruispuntvarianten & Centrumplan impressie (CB5 – jan22)
 - c. Verkenning verkeersmaatregelen Laarderweg (Ontwerp en Verkeer – jun24)
9. Laarderweg Eemnes – Resultaat verkeerstellingen (BonoTraffics – aug21)
10. Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 (CROW – mei23)

Steller

D. van Straten(dstra).

Registratiedatum

26 maart 2025