

Eemnes, 5 mei 2025

Beste gemeenteraadsleden,

Op 10 maart jl. hebben wij als Fietzersbond een reactie gestuurd op het nieuwe ontwerp voor de Laarderweg, zoals dit op 12 mei a.s. zal worden behandeld in de Commissie Ruimte.

Tot onze spijt is onze brief niet opgenomen bij de stukken voor deze vergadering. De Gemeente heeft volstaan met de opname van enkele van de door ons genoemde punten in een Reactienota. Veel van onze argumenten zijn op deze manier weggevallen.

Sinds wij onze reactie hebben gestuurd is bovendien nieuwe informatie naar boven gekomen over het standpunt van de politie-adviseur en van de Provincie, terwijl wij middels een WOO-verzoek ook meer informatie hebben gekregen over de ontheffing voor landbouwvoertuigen die op de Laarderweg zou gelden.

In het ontwerpvoorstel dat de Commissie Ruimte op 12 mei gaat behandelen zijn enkele punten verwerkt die door de inwoners van Eemnes en betrokken organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland, de politie, de Fietzersbond, Basbel en anderen naar voren zijn gebracht. Maar op een aantal essentiële punten, zoals voorrang voor rechts, het aantal oversteekplaatsen, de rijbaanbreedte bij die oversteekplaatsen, het aantal stoplichten en het aantal zebra's heeft de gemeente alle inbreng genegeerd en vastgehouden aan haar oorspronkelijk plan. Waarom dit gebeurt blijft onduidelijk en de argumenten die de gemeente noemt zijn totaal niet overtuigend.

Naar de mening van ervaren verkeersdeskundigen bij VVN en de Fietzersbond zal het huidige ontwerp leiden tot een nog hogere snelheid van het autoverkeer op de Laarderweg (nu al *gemiddeld* 40) en tot een nog onveiligere situatie voor fietsers op de Laarderweg en voor overstekende fietsers en voetgangers, waaronder vele kinderen. De Laarderweg zal met dit voorstel nog meer autoverkeer aantrekken en de overlast voor omwonenden zal toe- in plaats van afnemen. Dit is volstrekt in tegenspraak met het beleid van de gemeente en het is ons een raadsel waarom de gemeente zich zo weinig aantrekt van de mening van haar eigen inwoners, van experts en van alle andere betrokkenen.

De Laarderweg heeft op dit moment een dubbelfunctie: zij is zowel een doorgaande route als een weg die midden door een aantal woonbuurten loopt, met veel kruisend verkeer vanuit de zijstraten, veel inritten en vooral een lokale ontsluitingsfunctie. Wat ons betreft zou een aanduiding als Erftoegangsweg (ETW) meer recht doen aan de belangen van de inwoners van Eemnes. Dit past bij de plaats in het dorp en bij de inrichtingsmogelijkheden (er is immers geen mogelijkheid om vrijliggende fietspaden aan te leggen, ruime trottoirs, veilige oversteken en woningen verder van de weg af, met minder tot geen inritten aan de weg). Ook de politie is geen voorstander van een GOW30. De Gemeente heeft er echter voor gekozen om de Laarderweg te bestemmen tot GOW30.

Maar ook een GOW30 dient zodanig te worden ingericht, dat de weginrichting zelf dwingt tot een lage snelheid (gelijk aan of minder dan 30km per uur), zoals ook de politie opmerkt ("een 30km/u-weg moet zichzelf handhaven"). Het belangrijkste instrument hiervoor volgens de Handleiding GOW-30 zijn drempels. Maar die komen er niet vanwege de trillingsoverlast voor omwonenden. Als alternatief worden een aantal plateaus voorgesteld, wat op zich goed is maar wat zonder aanvullende maatregelen niet tot de gewenste snelheidsvermindering zal leiden.

Omdat dit essentiële instrument uit de inrichtingshandleiding om de snelheid terug te brengen niet wordt toegepast zouden wij verwachten dat de gemeente alles op alles zet om zoveel mogelijk andere maatregelen te nemen die de snelheid van het autoverkeer beperken en de veiligheid vergroten. Maar dat gebeurt niet: rechts voorrang wordt juist afgeschaft; het aantal oversteekplaatsen blijft beperkt tot 2 waar VVN 3 adviseerde; het aantal stoplichten wordt terug gebracht tot één; de "plateaus" worden onvoldoende hoog; de rijbaan bij de

oversteekplaatsen wordt breder dan gebruikelijk is en breder dan VVN adviseert; het aantal zebra's bij de Minnehof wordt beperkt tot 2. Het doel van de reconstructie, veiliger fietsen en lopen voor de Eemnessers, raakt zo nog verder uit beeld.

Wij hebben van het College begrepen dat de Gemeenteraad waar nodig het voorstel nog kan aanpassen. Wij hopen dat u als Gemeenteraad verstandig en prudent te werk gaat en dat u, voordat u het nu voorliggende voorstel goedkeurt, nog eens precies en zorgvuldig kijkt naar alle aspecten van het voorliggende ontwerp en niet onder tijdsdruk tot een inferieur voorstel besluit. Enig uitstel lijkt ons verstandiger dan nu ingrijpende besluiten te nemen waar iedereen later spijt van krijgt.

Mocht de Gemeente besluiten om het voorliggende ontwerp ongewijzigd goed te keuren, dan behouden wij ons alle rechten en weren voor, inclusief mogelijke juridische stappen. Maar veel liever zien wij dat de Gemeente verstandig is en haar plan op dit moment herziet.

Als Fietsersbond zijn wij uiteraard bereid tot nader overleg met de gemeente en andere betrokkenen om tot een beter ontwerp te komen.

Met vriendelijke groet,

Jan Cartier
Dick van Veen
Fietsersbond Baarn-Eemnes
j [REDACTED]
baarn@fietsersbond.nl
tel:

Hieronder volgt nog een korte samenvatting van de punten in het gemeentelijk ontwerp die ons inziens de veiligheid en de leefbaarheid verminderen in plaats van vergroten (dezelfde punten hebben wij ook al in onze brief van 10 maart aan de Gemeente genoemd):

1. *Behoud rechts gaat voor*

De bestaande *voorrangsregel* voor de zijwegen (rechts gaat voor) wil de Gemeente afschaffen. Verkeer op de Laarderweg krijgt volgens het gemeentelijk ontwerp altijd voorrang op verkeer uit de zijstraten. Dit zal er, aldus onderzoek van VVN-Limburg, toe leiden dat auto's op de Laarderweg met hogere snelheid en minder voorzichtig de kruisingen gaan passeren, met alle gevolgen van dien qua overlast en qua veiligheid voor het kruisende verkeer, vooral van kinderen op de fiets of te voet.

VVN zegt hierover: *Het afremmen voor fietsers en auto's van rechts valt weg voor bestuurders op de Laarderweg. Dit leidt in de regel tot aanzienlijk hogere rijsnelheden van het autoverkeer. (Een recente VVN-casus van een 30 km-woonstraat met éénzijdig gelijkwaardige zijstraten toonde een snelheidsverschil van 10 km/h in beide rijrichtingen).*

De weg wordt zo aantrekkelijker voor doorgaand verkeer en zal dus meer verkeer gaan aantrekken. Ook voor fietsers *op de Laarderweg* wordt het gevaarlijker omdat autoverkeer hen met hogere snelheid en minder voorzichtig zal gaan passeren, *ook op de kruisingen* (in tegenstelling tot wat de gemeente beweert; één van ons fietst dagelijks op de Laarderweg en de kruisingen leveren geen enkel probleem op. Wel de auto's die met hoge snelheid rakelings passeren).

De politie ziet geen autodoorstromingsprobleem op de Laarderweg, en al helemaal geen probleem dat opgelost kan worden door het veranderen van de voorrangssituatie. VVN zegt hierover: *Een kortstondig lagere snelheid is niet nadelig voor de doorstroming (aantal passerende voertuigen), maar zoals aangegeven wel voor de verkeersveiligheid.* Ook wij verwachten dat door het gemakkelijker maken van de route voor autoverkeer (het wegnemen van de verkeerskundige 'weerstand') er een aanzuigende werking zal ontstaan; automobilisten zullen eerder deze route pakken in plaats van de Noordersingel of zelfs in plaats van een route via de A27 (voor verplaatsingen tussen Laren en Baarn/Soest).

Vanuit zijwegen met slecht zicht, zoals de Streefoordlaan of de Veldweg, is afremmen door, en voorrang op voertuigen op de Laarderweg meer dan gewenst. Ook in verband met de vele uitritten vanaf eigen erf van bewoners is een lagere snelheid op de Laarderweg nodig. Tijdens de inloopavond viel het op dat

iedereen wil dat de rechts-voorrang-regel behouden blijft, behalve de gemeente. Dat is niet toevallig; omwonenden, scholen en andere betrokkenen gaan uit van de concrete situatie op de Laarderweg en niet van een abstract model. Als Fietzersbond vinden wij dat de Gemeente prioriteit dient te geven aan de wensen en belangen van omwonenden, schoolkinderen, ouderen en alle andere betrokkenen, dat hun argumenten hier het zwaarste moeten wegen en dat de voorrangsregel dus zo moet blijven als hij is. (Behoud van de bestaande situatie zal ook flink wat geld besparen).

2. *Behoud oversteeklichten.*

Wij vinden het onbegrijpelijk dat de Gemeente *slechts één stoplicht wil handhaven* en het stoplicht bij de zeer drukke kruising Veldweg/Streefoordlaan wil opheffen. Schoolgaande kinderen, ouderen en veel bewoners steken vanuit de achterliggende buurten hier elke dag de Laarderweg over. Zij gaan straks niet een heel stuk omrijden via de Boni-kruising. De scholen hebben tijdens de stakeholdersbijeenkomst op 25 november uitgelegd dat een stoplicht voor kinderen hier de enige veilige oplossing is. Momenteel komen kinderen fietsend aan bij de kruising, stappen af en lopen naar het stoplicht, wachten tot het licht op groen springt en steken dan over. Dit is veilig en ouders durven daarom hun jonge kinderen zelfstandig naar school te laten gaan, op de fiets of te voet.

Alleen een zebra biedt deze veiligheid veel minder, aldus onderzoek van SWOV. Kinderen zijn klein en worden gemakkelijk over het hoofd gezien door automobilisten, zeker als deze ook niet hoeven af te remmen vanwege verkeer uit de zijstraten. Zoals een schooldirecteur het formuleerde: als dit het beleid wordt, gaan veel ouders hun kind per auto naar school brengen, met als gevolg nog drukker autoverkeer en nog meer onveiligheid voor de overige kinderen.

3. *Oversteekplaatsen.*

Het voorstel van VVN bevat 3 *oversteekplaatsen*. VVN adviseert op één belangrijke plek een extra oversteek in twee keer aan te leggen: Tussen de Molenweg en de Hasselaarlaan. Aan de oostzijde van dit korte wegvak is ruimte om een kort oversteekeiland in te passen, tussen de bestaande uitritten in. Fietzers kunnen van de luwte van dit brede oversteekeiland gebruik maken om voor te sorteren en over te steken. In het gemeentelijk ontwerp is de oversteekplaats tussen de Molenweg en de Hasselaarlaan wel als variant genoemd, maar afgewezen, zonder dat hiervoor steekhoudende argumenten worden gegeven. (Het enige argument is dat deze oversteekplaats 3 parkeerplaatsen en een boom zou kosten). Wij stellen voor om deze 3e oversteekplaats alsnog op te nemen, omdat er uit beide zijstraten veel kruisend verkeer komt dat behoefte heeft aan een veilige oversteekplek. Een extra oversteek zal ook leiden tot snelheidsvermindering op dit deel van de Laarderweg.

4. *Breedte van de rijbaan*

Een ander kritiekpunt betreft de *breedte van de rijweg* ter hoogte van de oversteekplaatsen met middensteunpunten. VVN adviseert de rijbaan aan weerszijden te ontwerpen op 3 m, met een bochtverbreding waar nodig. Dit is conform de richtlijnen van het CROW. De verkeersveilige onderbouwing bij deze richtlijn is dat autoverkeer hierdoor ter hoogte van de middensteunpunten geen inhaalmanoeuvres uitvoert maar achter fietsers blijft rijden. Wordt de breedte groter, dan ontstaat een 'twijfelruimte'; men gaat proberen toch in te halen, juist daar waar dit het meest ongewenst is. Bovendien ontstaat bij 3 meter rijbaan een breder opsteleiland dat geschikt is voor grotere groepen (bijvoorbeeld schoolklassen). Deze maatvoering is ook geschikt voor landbouwvoertuigen (maximumsnelheid 25 km/h). Die mogen immers nergens zonder ontheffing breder zijn dan 3.0 meter.

De gemeente heeft echter een breedte van 3.75 meter (bij de Boni) en van 3.50 meter (tussen Veldweg en Streefoordlaan) opgenomen. Het argument is dat in Eemnes bedrijven een ontheffing kunnen vragen voor een aantal wegen (de polder; Meentweg, Wakkerendijk, Laarderweg en Zuidersingel tot de grote koeienrotonde). Hiervan is de Laarderweg de enige die dwars door het dorp voert.

Volgens informatie van de RDW beschikken momenteel slechts 4 *bedrijven* over een ontheffing. De ontheffing die verleend wordt geldt automatisch voor alle betrokken wegen, dus het is twijfelachtig of deze bedrijven daadwerkelijk gebruik maken van de Laarderweg. Waarschijnlijk wordt alleen gebruikt gemaakt van de wegen in en langs de polder. De ontheffing geldt slechts tot de grote koeienrotonde, verderop op de Zuidersingel en in Laren geldt de ontheffing niet. Het is dus totaal onduidelijk waar de voertuigen met ontheffing heen zouden moeten (omwonenden hebben nog nooit een voertuig breder dan 3 meter gesigndaleerd op de Laarderweg).

Het is absoluut ongewenst om midden in het dorp, daar waar al onze kinderen veilig en zelfstandig een plek moeten kunnen vinden, een doorgaande route te ontwerpen met een maatvoering gericht op 4 bedrijven met een ontheffing. Dat het theoretisch belang van deze luttel agrarische bedrijven voor de gemeente zwaarder weegt dan de veiligheid van vele honderden schoolkinderen verbaast ons en lijkt ons onverantwoordelijk.

5. *Plateaus*

VVN adviseert regelmatig trillingsarme asfaltplateaus aan te leggen als snelheidsremmer, met een helling van 1:20. (10 of 12cm hoog, resp. 2 of 2,40m lang). VVN: Een hoogte van 10 of 12 cm remt ook de snellere auto's af die 8cm-plateau's nog kunnen negeren met hun schokdemping. Een lage snelheid wordt daarentegen beloond met het comfort van een vloeiende passage.

De Gemeente stelt plateaus voor van 10 cm met een "aangepaste taludhoogte" om trillingen te voorkomen. Het is ons niet duidelijk in hoeverre het gemeentelijk ontwerp nu aansluit bij het voorstel van VVN. Graag zouden wij opgenomen zien dat het voorstel van VVN voor de plateaus integraal wordt overgenomen.

6. *Eenrichtingsverkeer fietsers op de Koeienrotonde.*

Het is de bedoeling dat op de kruising Noordersingel-Laarderweg bij de *koeienrotonde* straks voor fietsers *éénrichtingsverkeer* wordt ingevoerd. Uit onderzoek blijkt dat eenrichtingsverkeer voor fietsers rondom rotondes veiliger is dan tweerichtingsverkeer. Echter, uit onderzoek blijkt ook dat wanneer het aannemelijk is dat fietsers een route in twee richtingen zullen gaan berijden, het veiliger is om dit fietspad dan ook voor tweerichtingsverkeer uit te voeren. Bij de koeienrotonde speelt dit: Het valt te verwachten dat veel fietsers straks de kortste route zullen kiezen naar hun bestemming, en daarmee tegen de voorgestelde éénrichting in zullen rijden. Temeer daar er op de Noordersingel alleen aan de oostzijde een fietspad ligt, terwijl ook op de Zuidersingel alleen aan de oostzijde een doorlopend fietspad aanwezig is. Voor doorgaande fietsers is het daarom veel korter en logischer om aan de oostzijde van de rotonde te blijven en daar de Laarderweg over te steken. Maar de breedte van het fietspad is hier straks niet op berekend en wij vragen ons daarom af of de situatie door de beoogde ingreep uiteindelijk veiliger wordt of juist niet.

7. *Kruising Noordersingel/Laarderweg/Braadkamp.*

In het ontwerp van de gemeente verandert hier praktisch niets. Het huidige ontwerp voldoet simpelweg niet aan verkeerskundige richtlijnen, qua breedte, qua ruimte voor de fietser en qua oversteekmogelijkheden voor voetgangers.

De Fietsersbond en Basbel hebben de gemeente daarom een brief gestuurd met een aantal voorstellen voor deze kruising. Ook deze brief is niet bij de stukken opgenomen. Belangrijkste elementen zijn:

- De aanleg van 4 zebra's op deze kruising net zoals bij de koeienrotonde (het aantal voetgangers is op deze kruising ongetwijfeld veel hoger dan bij de koeienrotonde, dus lijkt het ons niet logisch om hier dan slechts twee zebra's te ontwerpen tegen 4 bij de koeienrotonde).
- De aanpassing van de fietsroute vanuit het Huis van Eemnes zodat fietsers gebruik kunnen maken van een fietspad/fietsstrook aan beide zijden van de Noordersingel, *of* van een 2-richtingsfietspad aan de oostzijde (dit valt buiten de scope van de reconstructie Laarderweg, maar is wel noodzakelijk om tot een goede oplossing te komen op deze kruising).
- Een veilige, logische en overzichtelijke oversteek van de Laarderweg voor fietsers.

In het gemeentelijk ontwerp zijn wel enkele varianten getoond die deze kruising overzichtelijker en veiliger zouden kunnen maken en die *ten dele* aansluiten bij de analyse en de voorstellen voor deze kruising van Fietsersbond en Basbel. De gemeente constateert echter dat aan deze varianten een aantal bezwaren kleven en wijst ze daarom af. Het is ons onduidelijk waarom het voorstel van Fietsersbond en Basbel, dat volgens ons veel minder bezwaren oplevert, niet als variant is opgenomen.

Het plaatsen van een haag bij het winkelcentrum is geen goede oplossing en bovendien erg jammer. Dit knipt het plein op in een gedeelte ten noorden en een gedeelte ten zuiden van de rijbaan van de Laarderweg. Als Fietsersbond zien wij liever geen haag en wel een heel brede zebra, zodat eigenlijk de weg het plein oversteekt.

8. *Klinkers in plaats van streetprint.*

De Fietsersbond is voorstander van klinkers in plaats van streetprint. Klinkers worden voorgeschreven in de Handleiding voor GOW-30, omdat klinkers het meeste bijdragen tot snelheidsvermindering. De Gemeente wijkt hier zonder motivatie af van de Handleiding. Streetprint zal door het drukke verkeer op de Laarderweg snel afslijten en dan wordt de rijbaan binnen enkele jaren alsnog glad asfalt.

Klinkers zijn veel duurzamer. Bij hoge snelheid geven klinkers geluidsoverlast. Maar ons voorstel is juist om alles uit de kast te trekken om de snelheid omlaag te brengen. En onderzoek leert dat klinkers bij lage snelheid minder geluidsoverlast geven dan asfalt bij hoge snelheid.