

Advies verkeersveiligheid

Naar aanleiding van een melding bij het VVN Participatiepunt (vvn.nl/participatiepunt).



Melding

Utrecht, Eemnes, 240906

Locatie

De Laarderweg in Eemnes, van de Zuidersingel tot aan de Noordersingel

Datum uitgifte advies

November 2024



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën worden niet meegewogen, tenzij deze een directe invloed hebben op de verkeersveiligheid.
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden.
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid.
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie 'Duurzaam Veilig' en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen. Ook sluiten we aan op de landelijk gestimuleerde risicogestuurde aanpak, zoals beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).

Situatie

De Laarderweg in Eemnes, van oudsher de verbinding tussen Laren en Eemnes (Wakkerendijk), is vanwege de geleidelijke uitbreidingen van Eemnes ontwikkeld als interne ontsluitingsweg voor het dorp, maar ook als woon- en winkelstraat. De straat loopt door het midden van Eemnes, waardoor er vaak en op veel plekken wordt overgestoken door fietsers en voetgangers. Uit de telgegevens blijkt dat het bijna twee keer drukker is in de avondspits, dan in de ochtendspits. De oost- en westrichting zijn in beide spitsperiodes gelijk verdeeld. Het verschil in de verkeersintensiteit in de spitsperiodes is deels te verklaren doordat de avondspits doorgaans drukker is dan de ochtendspits. Om het verschil in verkeersintensiteiten geheel te duiden zou nader onderzoek nodig zijn, maar dat is nu niet aan de orde. Stelregel is dat een spitsuur circa 10% van de totale etmaalintensiteit omvat (daar blijft het in de avondspits net onder: 9,6%).

Sinds 2017 heeft de Laarderweg de status van GOW30, een weg met zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie. Het wegdek van Zuidersingel tot Noordersingel is toe aan een onderhoudsbeurt. De gemeente wil (conform de CROW-handreiking¹) gelijkwaardige kruisingen omvormen tot uitritconstructies of voorrangskruisingen en over de hele lengte asfalt toepassen, met een streetprint - klinkermotief tussen de fietsstroken. Ook worden slingerremmers toegepast.

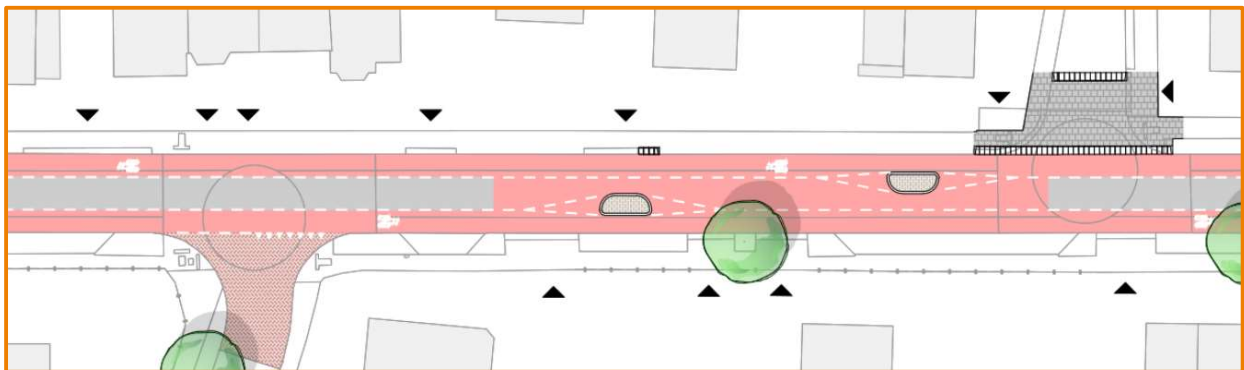


Fig. 1. Gedeelte van het Ontwerp Laarderweg (juli 2004): ondergeschikte zijstraten en een 'slingerremmer'

Een groep van bewoners maakt bezwaar tegen een aantal onderdelen van het ontwerp, en heeft advies gevraagd aan VVN. VVN houdt in dit advies rekening met de randvoorwaarden en uitgangspunten van de gemeente (zie onder Standpunt wegbeheerder).

¹ Handreiking Voorlopige Inrichtingskenmerken GOW30, april 2023 – bij opstellen ervan is besloten het geen richtlijn of aanbeveling te noemen.

Probleemstelling

Welke verbeteringen en aanpassingen zijn vanuit oogpunt van verkeersveiligheid (dringend) gewenst op het Voorlopig Ontwerp van de Laarderweg in Eemnes?

Standpunt wegbeheerder

Gesproken is met twee verkeerskundigen van de gemeente Eemnes (Blaricum-Eemnes-Laren, BEL-combinatie). Uitgelegd werd dat de weg sinds het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan van 2017 aangewezen is als GOW30, samen met een deel van de Wakkerendijk. Dit vormt een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp. Daarnaast is de rijbaanbreedte van ruim 7m een vast gegeven, omdat het gaat om asfalt-onderhoud. Het kostbare verplaatsen van trottoirkolken en bandenlijnen is slechts minimaal mogelijk. Er is dus hooguit op kleine schaal ruimte voor aanpassingen in de breedte. Verder is de bedoeling om de trillingshinder waar mogelijk te verminderen. De klinker-plateaus en -punaies zorgen voor relatief veel geluid- en trillingsoverlast.



Fig. 2. Deel van de wegcategorisering Eemnes, met de Laarderweg en deels de Wakkerdijk als GOW30

Een laatste, belangrijk gemeentelijk uitgangspunt is “om de oversteekbaarheid van de Laarderweg voor fietsers en voetgangers te verbeteren, en de barrière te verminderen die de Laarderweg vormt tussen de Noordbuurt en de Zuidbuurt van Eemnes”.

Als alternatief voor de klinkerplateaus wordt op drie plaatsen een zgn. slingerremmer toegepast (zie fig 1). De twee voetgangersoversteken met verkeerslichten worden bij voorkeur vervangen door een oversteek in twee keer, met een midden-eiland. De fietser krijgt op de Laarderweg een prominentere plek door de rode fietsstroken te verbreden naar 2 meter. Bredere fietsstroken hebben daarnaast vanwege het visuele effect daarvan een snelheidsremmende werking. En als fietsers daadwerkelijk naast elkaar gaan fietsen op de bredere fietsstroken (hetgeen nu niet goed kan vanwege de smalle ervan) versterkt dit het vertragende effect op het gemotoriseerde verkeer omdat passeren moeilijker wordt zodat men dus achter de fietsers moet blijven rijden. Naar verwachting nodigt de verbreding van de fietsstroken het naast elkaar fietsen uit.

Probleemanalyse

Verbeteren van de oversteekbaarheid

Een belangrijk gemeentelijk uitgangspunt voor de nieuwe Laarderweg (zie website) is het verbeteren van de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers². VVN kan zich geheel vinden in dit streven.

Er zijn twee geregelde oversteken op dit wegvak (zie onder), maar *buiten deze plekken* wordt op de Laarderweg ook veel overgestoken. Bij elke zijstraat steken fietsers en voetgangers over, die door de verkeersstructuur van Eemnes ook vanuit de erachter liggende buurten komen. Bovendien kent de Laarderweg veel erftoegangen, waar fietsers in- en uitrijden, waarbij vooral linksaf slaan een uitdaging vormt.

Het versmallen van de rijbaan zou de oversteekbaarheid kunnen vergroten door de kortere oversteeklengte, maar dit valt helaas buiten het kader van dit wegontwerp. Daarom blijft er maar één effectief middel over: het fysiek terugbrengen van de snelheid van het autoverkeer. Momenteel is deze aan de hoge kant (Telprogramma gemeente, 40 km/h in 2023 oostelijk van de Molenweg; 47 km/h in 2023 tussen Braadkamp en Wakkerendijk).

Met het gemeentelijk ontwerp verwacht VVN dat deze **snelheid juist flink zal toenemen**:

- door het **schrappen van een viertal snelheidsremmers** (twee punaises en twee plateaus). Dit leidt naar verwachting tot een aanzienlijke verhoging van de snelheid. Niet alleen op de conflictpunten wordt het gevaarlijker om over te steken of af te slaan, op de tussengelegen rechtstanden gaat de snelheid extra omhoog. Verwacht mag worden dat een hogere snelheid zal ook tot extra sluipverkeer leiden, omdat dan voor sommige externe verbindingen de Laarderweg (en Wakkerendijk) de meest aantrekkelijke route wordt, ook voor verkeer op de rijkswegen.
- door het volledig **voorrang geven aan bestuurders op de Laarderweg**. 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 ingetekende drie 'slingerremmers' houden naar verwachting het verkeer alleen tijdens de spitsdrukke enigszins tegen. Door de langgerekte vorm van deze remmers is er buiten de drukke uren **geen snelheidsremmende werking**. De slingerremmers leiden ook tot gevaar voor fietsers, waarover hieronder meer.

VVN verwacht dus dat de rijsnelheid aanzienlijk zal toenemen op de Laarderweg. Dit zal leiden tot een **afname van de oversteekbaarheid**, en een afname van de verkeersveiligheid.

VVN adviseert daarom om meer en op korte en gelijkmatige afstand vloeiende asfalt-plateaus toe te passen. Het bestaande asfalt-plateau bij de Streefoordlaan/Veldweg kan hiertoe als voorbeeld dienen, liefst in een uitvoering van 10 of 12cm hoog met een vergelijkbare helling als de nu ingetekende plateaus in het ontwerp (8cm hoog, 1,70m lang). 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.

Ook in het gemeentelijk ontwerp zelf zijn enkele asfalt-plateaus ingetekend. Het toepassen van asfalt-plateaus in plaats van klinkerplateaus zal de huidige geluid- en trillingshinder sterk verminderen.

VVN raadt een onderlinge afstand van ca 80m aan, dus op 3 plekken meer dan in het voorliggende ontwerp (ruwweg de plekken van de ingetekende slingerremmers). Dit zorgt voor een gelijkmatig lage snelheid, en minimaliseert optrekken en afremmen, en daarmee ook trillingshinder. Merk op: Plateaus zijn niet alleen nodig bij kruisingen maar ook op enkele wegvakken voor een gelijkmatig lage snelheid.

Daarnaast raadt VVN aan om minder rigoreus alle zijstraten uit de voorrang te halen. Tenslotte blijven ook de Noordersingel en de Braadkamp gelijkwaardige kruisingen. VVN raadt omwille van de veiligheid aan om terughoudend te zijn met voorrangskruisingen. Een kortstondig lagere snelheid is

² "Het doel van de aanpassing van de Laarderweg én de kruising Braadkamp-Laarderweg-Noordersingel is dat de verkeersveiligheid toeneemt, zodat de verschillende weggebruikers zich veilig voelen in het verkeer."
(Bestuursopdracht Eemnes)

niet nadelig voor de doorstroming (aantal passerende voertuigen), maar zoals aangegeven wel op de verkeersveiligheid.

Positie en veiligheid van de fietsers op de Laarderweg

De ingetekende bredere fietsstroken worden ook door VVN verwelkomd, omdat autobestuurders de fietsers (als ze naast elkaar rijden) wat meer ruimte geven. Het snelheidsremmende effect is zeer beperkt, als er geen fysieke snelheidsremmers zijn³. Juridisch gezien houdt een fietsstrook overigens alleen een stopverbod in. In de praktijk mijden autobestuurders de fietsstrook niet (tenzij er fietsers rijden).

De fietser op de Laarderweg heeft veel baat bij een lagere rijsnelheid van het autoverkeer. Dit verkleint de kans op ongevallen en vergemakkelijkt afslaan of oversteken.

De 'slingerremmers' zullen naar verwachting nadelig en onveilig uitpakken voor fietsers. Bij het verlaten van de versmalling wordt de rijruimte geknepen, waardoor tegenliggend autoverkeer vlak langs de fietser moet rijden. De totale naderingssnelheid kan oplopen naar 60 – 70 km/h. De naderende auto maakt bovendien een slinger (om het eiland te ronden), waardoor bij deze rijtaak minder aandacht overblijft voor de naderende fietser. Bij een intensiteit van 6000 motorvoertuigen en ruim 1000 fietsers per dag zal zich deze gevaarlijke situatie bij de 'slingerremmers' dagelijks regelmatig voordoen.

De afstand tussen de eilanden is groot. Daardoor verwacht VVN dat autobestuurders ook *tussen de twee eilanden* gaan opstellen, waardoor opstoppen kunnen ontstaan.

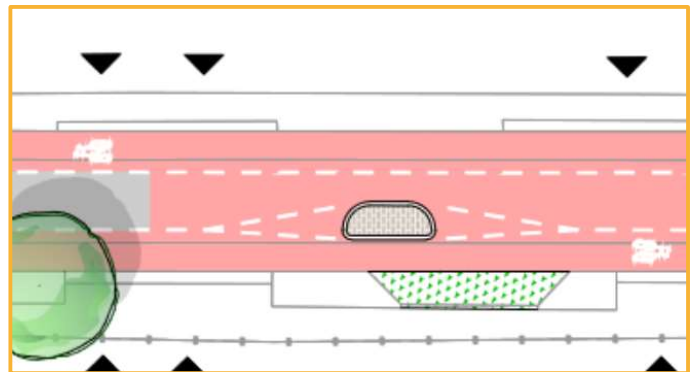


Fig 3. Autoverkeer van links moet (na het wachten op tegenliggend autoverkeer) om het eiland rijden en kan dan fiets- en bromfietsverkeer treffen in het smalle weggedeelte.

Oversteekplaatsen voor voetgangers

Voor de huidige twee VRI-geregelde oversteken (tussen Streefoordlaan en Veldweg, en bij het Boni-fietspad) heeft de gemeente enkele varianten ingetekend.

VVN heeft een sterke voorkeur voor de variant zonder VRI, met een plateau en een midden-eiland (figuur 4), waarbij VVN adviseert de rijbaan aan weerszijden te versmallen tot ongeveer 3m (gestrekte deel) tot 3,4m (bochtige deel). Autoverkeer haalt zo bij de oversteek geen fietsers meer in. Hierdoor ontstaat bovendien een breder opsteleiland, geschikt voor grotere groepen (bv schoolkinderen). Deze maatvoering is ook geschikt voor landbouwvoertuigen (maximumsnelheid 25 km/h).

VVN raadt aan om zebrapaden (VOP) toe te passen, om de voetganger meer ruimte en prioriteit te geven bij het oversteken. Vanwege de lage snelheid, het overzicht en de eenvoud van de halve oversteek is de kans op een aanrijding uiterst klein.

³ Uit: CROW Aanbevelingen Fiets- en Kantstroken 2015:

“Een veelgehoord argument voor de aanleg van fiets- en brede kantstroken is het remmen van de snelheid van het autoverkeer. In de evaluatie hebben wij geen verband aangetroffen tussen de strookbreedte en de snelheid van autoverkeer. Dit kan te maken hebben met de gebruikte onderzoeksmethode, die hier minder geschikt voor is”.

“Uit de analyse van de snelheden blijkt vooral een sterk verband tussen de snelheid waarmee automobilisten fietsers passeren en de snelheid van vrijrijdende auto's op datzelfde wegvak. Dus: als automobilisten op een bepaald wegvak gemiddeld langzamer rijden, passeren zij ook de fietsers met een lagere snelheid. Conclusie: wil men de passeersnelheid reduceren, dan zijn aanvullende maatregelen die de gemiddelde snelheid voor het gehele wegvak verlagen effectief.”

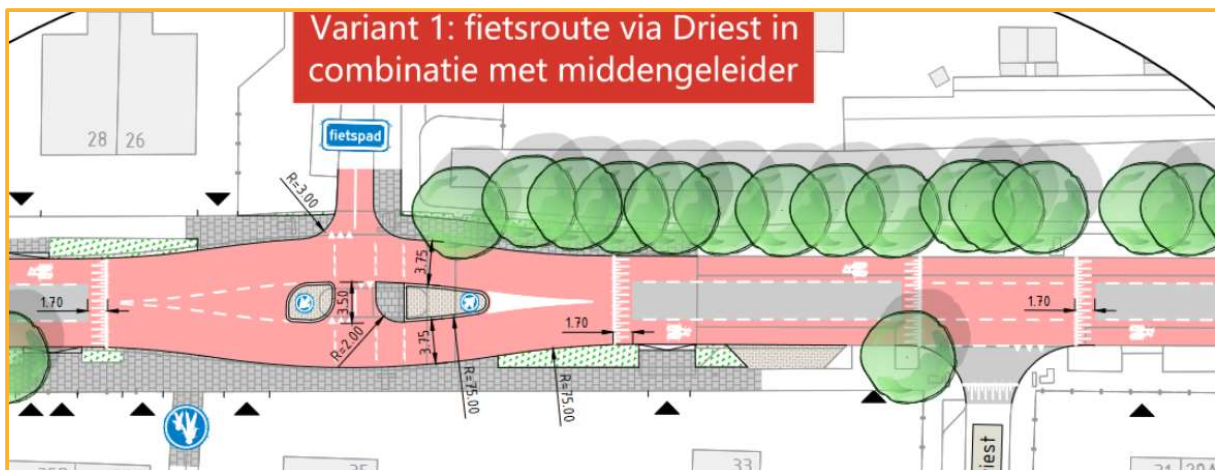


Fig. 4. Oversteek in twee keer. VVN adviseert een bredere geleider (smallere rijbanen en zebrapaden. VVN adviseert om het ingetekende plateau bij de Driest meer richting Noordersingel te verplaatsen, t.b.v. een gelijkmatige snelheidsremming op de Laarderweg.

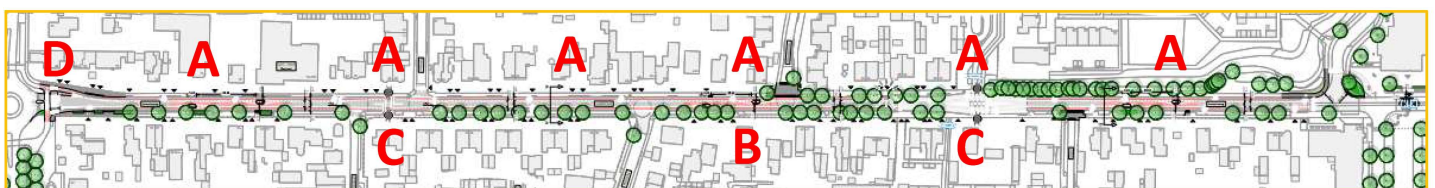
VVN adviseert op één belangrijke plek een **extra oversteek in twee keer** aan te leggen: Tussen de Molenweg en de Hasselaarlaan. Aan de oostzijde van dit korte wegvak is ruimte om een kort oversteekeiland in te passen, tussen de bestaande uitritten in. Fietzers kunnen van de luwte van dit brede oversteekeiland gebruik maken om voor te sorteren en over te steken.

Wanneer de rijbaan bij de oversteek extra versmald wordt en plateaus en zebrapaden worden ingepast, acht VVN de twee verkeerslichten niet meer nodig. De huidige VRI's werken op zich goed, maar geven automobilisten toch een vals signaal: namelijk dat zonder oranje/rood de weg veilig en vrij is, terwijl dat niet het geval is: Fietzers en voetgangers kunnen en mogen, als hun eigen licht oranje knippert, ook oversteken, wat voor bestuurders op de Laarderweg onverwachte situaties veroorzaakt.

Ontwerp-adviezen en aanpassingen op een rij

In het kort adviseert VVN de volgende aanpassingen:

- A. In plaats van de slingerremmers:** trillingsarme **asfalt-plateaus** toepassen als snelheidsremmer (10 of 12cm hoog, resp. 2 of 2,40m lang), op relatief korte afstand van 80-100m. De belangrijkste zijstraten behouden voorrang van rechts (nader te bepalen).
- B. Extra oversteek-eiland** tussen Molenweg en Hasselaarlaan (inclusief een plateau)
- C. Alle oversteekplekken:** extra groot middeneiland door **minimale rijbaanbreedte**: 3,10 in rechtstand, 3,40 in slinger en een **VOP (zebra)**
- D. Bij de rotonde-aansluiting** adviseert VVN om in ieder geval een **verhoogd plateau** terug te brengen vanwege de fietsers die hier in twee richtingen oversteken. Ook ziet VVN ruimte in het ontwerp voor een klein middeneiland, dat afslaand autoverkeer beter geleidt op dit risicovolle punt.



Conclusie

VVN verwacht met het nu voorliggend Voorlopig Ontwerp van de Laarderweg (juli 2024) dat de **snelheid van het autoverkeer aanzienlijk zal toenemen**, en dat daardoor de beoogde verbeterde **oversteekbaarheid juist zal afnemen**. Daarnaast verwacht VVN dat de slingerremmers buiten de spits nauwelijks snelheidsremming zullen hebben, en onveilig zullen uitpakken voor fietsers.

Bredere fietsstroken en streetprint zijn prima, maar hebben slechts een bescheiden effect op de snelheid en de verkeersveiligheid.

VVN ziet goede mogelijkheden om de huidige snelheid te remmen door toepassing van trillingsarme asfaltplateaus (zoals het bestaande plateau op de Streefoordlaan – Veldweg) op relatief korte onderlinge afstand, inclusief een plateau bij de fietsoversteek op de rotonde. VVN raadt aan om de rotonde als geheel ook onder de loop te nemen, en biedt hiertoe ook haar advisering aan. Verder dringt VVN erop aan om terughoudend te zijn met het omdraaien van de voorrang bij de gelijkwaardige kruisingen.

Tenslotte adviseert VVN een extra oversteekplaats met middeneiland aan te leggen tussen de Molenweg en de Hasselaarlaan, waar ook veel oversteekbewegingen zijn.

Met deze ingrepen blijft het algehele ontwerp van de Laarderweg grotendeels behouden, inclusief de verkeersfunctie, en zal de veiligheid en oversteekbaarheid aanmerkelijk verbeteren.

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland (VVN) is een vereniging met als motto 'Iedereen veilig over straat'. Verkeersveiligheid is belangrijk voor een fijne leefomgeving. Soms worden buurtbewoners geconfronteerd met een verkeerssituatie die onveilig is (objectief) of voelt (subjectief). Dit kunnen zij melden bij het VVN Participatiepunt.

VVN Buurtacties en advies

Als melders van een onveilige situatie dat willen, ondersteunen wij bij het zoeken naar een oplossing. Dat doen we door het bieden van handvatten, zoals VVN Buurtacties (vvn.nl/buurtactie), waarmee melders of vrijwilligers zelf een actieve rol kunnen spelen in het verbeteren van de situatie. Deze acties zijn vooral gericht op beïnvloeding van het verkeersgedrag. Waar nodig bieden we uitgebreider of infrastructureel advies.

Samenwerking met de gemeente

Waar mogelijk wordt de gemeente bij het vinden van een oplossing betrokken. Veilig Verkeer Nederland vormt een neutrale schakel tussen buurtbewoners en gemeenten, met als doel buurten verkeersveiliger te maken. In het gesprek met gemeenten en andere betrokken kiezen wij daarom voor een bemiddelde rol.

Tot slot helpen wij gemeenten met maatwerktrajecten op aanvraag, waarbij we hen advies geven over verkeersgedrag en -inrichting.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door [Voornaam Achternaam], verkeerskundige bij Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kun je het beste contact opnemen met het kantoor van Veilig Verkeer Nederland in jouw regio. Zie vvn.nl/contact. Onze algemene contactgegevens zijn:

Veilig Verkeer Nederland
Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

088 524 88 00 (maandag t/m vrijdag van 8.30-17.00 uur)

info@vvn.nl
www.vvn.nl

Help mee

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden, bijvoorbeeld als [vrijwilliger](#). Met jouw steun maken we buurten veiliger. Je kunt Veilig Verkeer Nederland ook steunen als [donateur](#), [lid](#) of [bedrijfspartner](#). Bekijk voor alle mogelijkheden vvn.nl/aandeslag.