

# Update verkeerskundig onderzoek Ocriet- en Sterklocatie Eembrugge

Woningbouw aan de Eem

Opdrachtgever  
Titel rapport

Gemeente Eemnes  
Update verkeerskundig onderzoek Ocriet- en  
Sterklocatie Eembrugge

Kenmerk  
Datum publicatie

023723.20260511.R1.02  
13 mei 2026

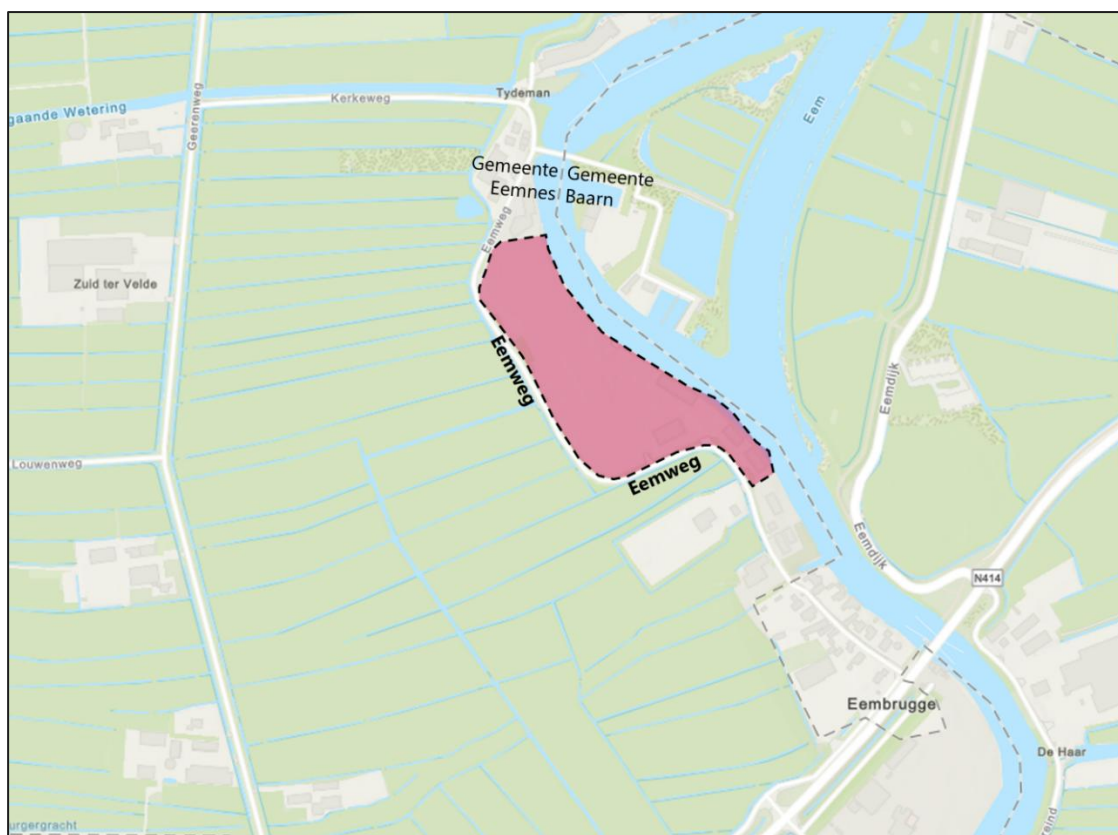
© Copyright Goudappel B.V. 13-5-26

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2. Huidige situatie</b>	<b>2</b>
2.1 Ocriet- en Sterklocatie	2
2.2 Omgeving	3
2.3 Verkeersintensiteiten	4
2.4 Verkeersveiligheid	5
<b>3. Verkeersgeneratie</b>	<b>7</b>
3.1 Aanpak	7
3.2 Uitgangspunten	7
3.3 Resultaat	8
<b>4. Planeffect</b>	<b>9</b>
4.1 Aanpak en uitgangspunten	9
4.2 Ontsluitingsmogelijkheid noord	11
4.3 Ontsluitingsmogelijkheid Zuid	14
<b>5. Conclusies</b>	<b>20</b>
<b>Bijlage 1 – Resultaten Wegenscan</b>	<b>21</b>
<b>Bijlage 2 – Foto's meetlocaties</b>	<b>23</b>

# 1. Inleiding

VOF Wilma - Heilijgers en Waterland Real Estate zijn voornemens om op de Ocriet- en Sterklocatie in de gemeente Eemnes woningen te ontwikkelen. Hiervoor zijn twee scenario's denkbaar, uitgaande van circa 50 tot maximaal circa 61 woningen. De ontwikkellocatie is gelegen ten noorden van Eembrugge aan de Eemweg. De ontwikkellocatie ligt in de gemeente Eemnes en grenst aan de gemeente Baarn. In figuur 1.1 is de ligging van het plangebied weergegeven en ook de gemeentegrenzen (stippellijn in lichtgrijs). Goudappel B.V. is gevraagd om inzicht te geven in de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling aan de Eemweg. In voorliggende rapportage zijn verschillende ontsluitingsmogelijkheden verkend en is ingegaan op de effecten hiervan.



Figuur 1.1: Ligging ontwikkellocatie (bron ondergrond: ArcGis)

## Leeswijzer

Voor het opstellen van een omgevingsplanprocedure (BOPA) is een verkeerskundig onderzoek benodigd. Voorliggend verkeerskundig onderzoek geeft antwoord op de volgende vragen:

- Hoofdstuk 2: Wat is de huidige verkeerssituatie rondom de ontwikkellocatie?
- Hoofdstuk 3: Wat is de verkeersgeneratie van de ontwikkeling?
- Hoofdstuk 4: Welke ontsluitingsroutes zijn er voor de ontwikkeling?
- Hoofdstuk 5: Wat is het planeffect van de route?

De rapportage wordt afgesloten met de belangrijkste conclusies in hoofdstuk 6.

## 2. Huidige situatie

In dit hoofdstuk is ingegaan op de huidige verkeerskundige situatie in de omgeving van de ontwikkellocatie. De huidige situatie is inzichtelijk gemaakt met het volgende stappen:

- Beschrijving Ocrietlocatie;
- Omgevingsanalyse;
- Registratie verkeersintensiteiten;
- Verkeersveiligheid.

### 2.1 Ocriet- en Sterklocatie

Het plangebied omvat de voormalige Ocrietfabriek, die ruim vijftien jaar niet meer in gebruik is. Daarnaast is de bedrijfslocatie van Sterk B.V. onderdeel van het plangebied, wat in de huidige situatie functioneert als opslag. Het huidige verkeerskundige gebruik is daarmee beperkt.

Tot en met 2007 was de Ocrietfabriek in gebruik, zie de ligging in figuur 2.1. De werknemers reisden veelal per personenbus over de weg (Eemweg) naar de fabriek, terwijl zwaar transport voornamelijk per schip via de Eem ging, maar af en toe ook via de weg. De fabriek kenmerkte het gebied van de ontwikkellocatie. Doordat de Ocrietfabriek al lange tijd niet in gebruik, afgebrand en tevens gesloopt is, is de fabriek niet van invloed op de huidige verkeerssituatie. Wel is het zo dat het omgevingsplan het toelaat om op de locatie een dergelijke fabriek weer te realiseren, inclusief de bijkomende verkeerssituatie (zie ook het roze kader op de volgende pagina).



*Figuur 2.1: Voormalige Ocrietfabriek (opname 2014, onder in de foto een deel van het Sterk terrein) (bron: Utrechtse stichting voor industrieel erfgoed)*

### Vigerende omgevingsplan

Voor de beeldvorming is een indicatie van de te verwachten verkeersgeneratie gemaakt, indien zich een industriefunctie huisvest op de ontwikkellocatie zoals past binnen de huidige regels van de vigerende omgevingsplan. Binnen het vigerende omgevingsplan is het toegestaan om 60% van het bouwvlak à circa 2 hectare te bebouwen (inclusief Sterk). Dit komt neer op circa 12.000 m<sup>2</sup> bebouwing. Industriefuncties zijn daarbij toegestaan, waarbij de maximale milieucategorie 3.1 is.

Bij een industriefunctie levert dit een te verwachten verkeersgeneratie op van (12.000 m<sup>2</sup> × 10,0 mvt per 100 m<sup>2</sup> bvo =) circa 1.200 mvt per weekdagemaal. De verkeersgeneratie van de beoogde woningbouwontwikkeling resulteert in een verkeersgeneratie van maximaal circa 540 mvt per weekdagemaal. De beoogde woningbouwontwikkeling resulteert in verlaging in de verkeersgeneratie van circa 55% (660 mvt minder) ten opzichte van de mogelijkheden binnen het vigerende omgevingsplan. Ten opzichte van de mogelijkheden binnen het vigerende omgevingsplan leidt de beoogde woningbouwontwikkeling dus tot een lagere verkeersgeneratie.

## 2.2 Omgeving

De ontwikkellocatie is gelegen tussen de Eemweg (westzijde) en de Eem (oostzijde). De Eemweg eindigt richting het noorden bij Jachthaven Kroeze en bij de Kerkeweg. De jachthaven heeft nu 170 ligplaatsen. De eigenaar van Jachthaven Kroeze heeft aangegeven dat het verkeer van en naar de jachthaven zowel uit zuidelijke als noordelijke richting komt. Daarbij herkent de eigenaar een min of meer 50/50 verdeling vanaf de Kerkeweg en vanaf de Eemweg.

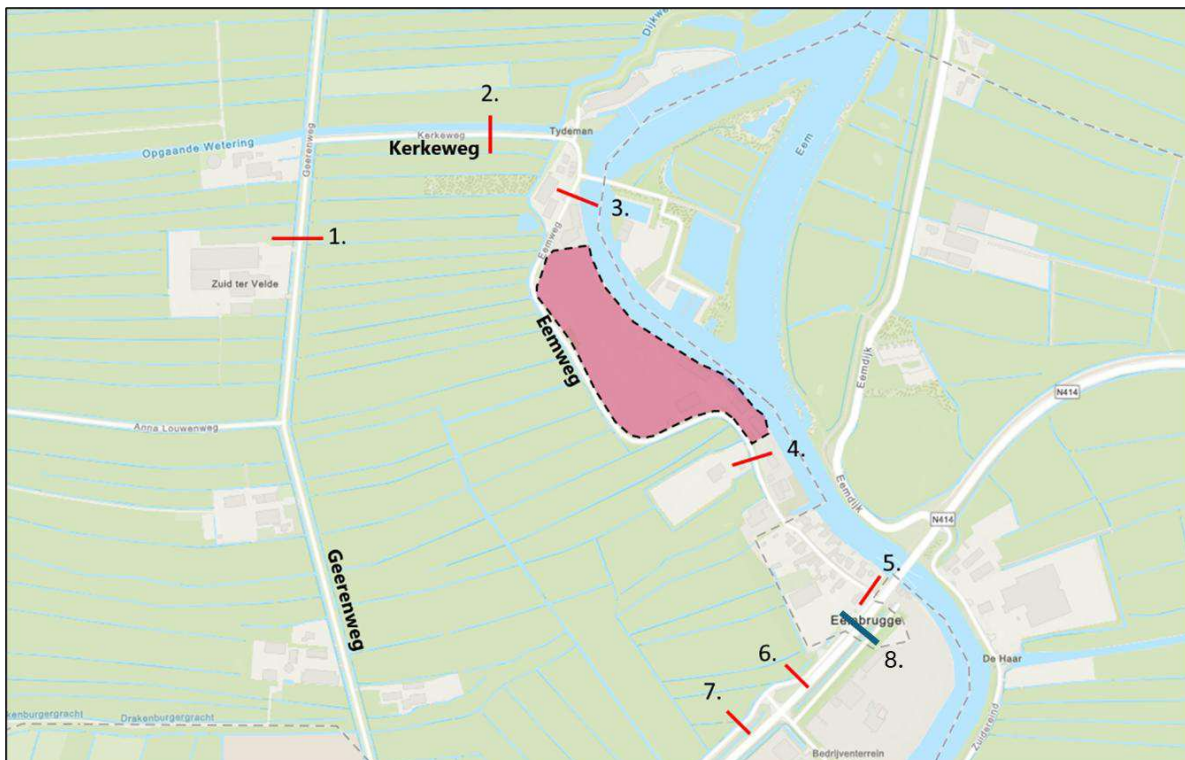
Gelet op de bestemmingen in de omgeving, zie figuur 2.2, zullen de beoogde woningen vooral in de zuidelijke richting via de Eemweg op de N414 georiënteerd zijn. Vanaf daar zijn Baarn, snelweg A1 en ook Bunschoten-Spakenburg te bereiken. De noordelijke richting is enkel een route voor mensen met de bestemming Eemnes, als alternatief voor de route via de N414 en de A1 in zuidelijke richting.



Figuur 2.2: Ligging plangebied in de omgeving (bron ondergrond: ArcGis)

## 2.3 Verkeersintensiteiten

Ten behoeve van het oorspronkelijke verkeersonderzoek zijn in de perioden van 7 tot en met 20 maart en 2 juli tot en met 23 september 2022 verkeerstellingen uitgevoerd op een 7-tal wegvakken (zie figuur 2.3) in de directe omgeving van de ontwikkellocatie. In tabel 2.1 zijn de geregistreerde verkeersintensiteiten van destijds en van de herhaalmeting in 2026 weergegeven. Op locaties 3 en 4, weergegeven in figuur 2.3, is in de periode tussen 9 en 22 april 2026 de verkeerstelling herhaald, eveneens, net als in 2022, met onderscheid naar gemotoriseerd- en fietsverkeer. Aanvullend is op het wegvak van de Eemweg, gelegen parallel aan de Bisschopsweg (N414), ten oosten van de bedrijfsaansluiting, het verkeer in deze periode geregistreerd (geduid met nummer 8 in figuur 2.3).



Figuur 2.3: Meetlocaties verkeerstellingen 2022 en aanvullend 2026 (punt 4 en 8) (bron ondergrond: Arcgis)

In tabel 2.1 zijn de samengevatte resultaten van de verkeerswaarnemingen per wegvak opgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt in het aantal motorvoertuigbewegingen (mvt) en het aantal fietsers. De weergegeven verkeersintensiteiten betreffen de waarden op een gemiddelde werkdag, welke maatgevend is.

telpunt	1		2		3		4		5		6		7		8	
	mvt	fiets	mvt	fiets	mvt	fiets	mvt	fiets	mvt	fiets	mvt	fiets	mvt	fiets	mvt	fiets
voertuigtype																
gemiddelde werkdag maart 2022	365	166	151	160	232	164	330	165	448	178	527	699	352	639		
gemiddelde werkdag zomer 2022					325	283	417	282								
gemiddelde werkdag april 2026					268	231	284	232							444	867

Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten doorsnede wegvak maart en zomer 2022 en april 2026

In tabel 2.1 is inzichtelijk dat de verkeersintensiteiten in maart 2022, bij een regulier moment (buiten de schoolvakanties en evenementen om), lager liggen dan in de zomerperiode. De fietsintensiteit ligt in de zomer circa 70% hoger dan in maart 2022. Tot slot is in het vergelijk met de verkeersintensiteiten geregistreerd in april 2026 zichtbaar dat deze op locatie 3 en 4 niet afwijkend zijn van de verkeerstellingen in maart 2022. Wel ligt het aantal fietsers in de meest recente meting hoger, maar blijft wel onder de resultaten uit de meting van de zomer 2022. Er is opnieuw gemeten op twee punten om te zien of er een noemenswaardig verschil is tussen de metingen in 2022 en 2026. Dit blijkt niet het geval. Het is daarmee aannemelijk dat ook de verkeersintensiteiten op de andere wegvakken anno nu (2026) overeenkomstig zijn met de verkeersintensiteiten van maart 2022. Op locatie 8 is aanvullend de verkeersintensiteit geregistreerd om de hoeveelheid fietsverkeer op deze locatie te registreren. Qua autogebruik is deze locatie (goed) vergelijkbaar met locatie 5 uit de telling in 2022. Dit verschil is beperkt en wordt naar verwachting (deels) verklaard nu ten oosten van Eemtrans is uitgevoerd, waardoor deze verkeersbewegingen, die hoofdzakelijk van/naar de Provinciale weg plaatsvinden, niet zijn geregistreerd.

## 2.4 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de omgeving van de ontwikkellocatie is onder andere af te leiden uit geregistreerde verkeersongevallen. In STAR (Smart Traffic Accident Reporting) zijn de geregistreerde verkeersongevallen zichtbaar<sup>1</sup>. In de periode 1 januari 2021 – april 2026 zijn op de Eemweg drie ongevallen geregistreerd, waarvan twee met uitsluitend materiële schade en 1 letselongeval. Bij het letselongeval was een kwetsbare verkeersdeelnemer betrokken. Dit ongeval is in 2024 geregistreerd. Daarnaast is op de Geerenweg, nabij de oprit van de A1, een verkeersongeval geregistreerd met letsel. In de periode van ruim vijf jaar gaat het om een beperkt aantal ongevallen dat aansluit bij een algemeen beeld van verkeerveiligheid. De locaties van de ongevallen over de periode sinds 2021 zijn weergegeven in figuur 2.4, met in blauw ongevallen met materiële schade en in rood ongevallen met letsel.

<sup>1</sup> Bron: <https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map#5.3084/52.2256/13.8493/0.0000/0>



*Figuur 2.4: Verkeersongevallen nabij de ontwikkellocatie in de periode januari 2021 t/m april 2026 (bron: STAR verkeersongevallen)*

# 3. Verkeersgeneratie

## 3.1 Aanpak

Voor het beoordelen van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling als gevolg van de ontwikkeling aan de Eemweg, is in dit hoofdstuk de verkeersgeneratie berekend. De verkeersgeneratie is een optelling van de aankomende en vertrekkende motorvoertuigbewegingen. Het totale aantal verkeersbewegingen is afhankelijk van de omvang en het functioneren van de functies. Met behulp de verkeersgeneratiekenncijfers van CROW<sup>2</sup> zoals opgenomen in publicatie 744 (Parkeerkenncijfers 2024 – Basis voor parkeernormering; augustus 2024) is de verkeersgeneratie van de beoogde woningen in beeld gebracht. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling per weekdagemaal en werkdagemaal is inzichtelijk gemaakt door het verkeersgeneratiekenncijfer te vermenigvuldigen met het aantal woningen of het aantal vierkante meter bvo.

## 3.2 Uitgangspunten

### *Functieprogramma*

Het beoogde functieprogramma is opgenomen in tabel 3.1. De plansituatie is conform opgave opdrachtgever, bestaande uit een scenario met 50 en een scenario met maximaal 61 woningen. De huidige situatie is ontleend aan de Basisregistratie Adressen en Gebouwen.

<b>situatie</b>	<b>functie</b>	<b>scenario 50 woningen</b>	<b>scenario 61 woningen</b>	<b>eenheid</b>
plan	tweekappers	26	36	woningen
plan	vrijstaande woningen	24	25	woningen
plan	<b>totaal</b>	<b>50</b>	<b>61</b>	<b>woningen</b>

Tabel 3.1: Functieprogramma ontwikkeling

In tabel 3.1 is de onderverdeling van 50 of maximaal 61 koopwoningen naar type inzichtelijk. Binnen de ontwikkeling is sprake van een afname van 510 vierkante meter bruto vloeroppervlak (m<sup>2</sup> bvo) aan industriefunctie. Dit betreft de huidige werkplaats van Sterk. In de praktijk wordt een fors grotere omvang benut als loods en opslag.

<sup>2</sup> CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

### CROW verkeersgeneratiekennijfers

CROW maakt binnen haar kennijfers onderscheid naar stedelijkheidsgraad en gebiedstypering. Per stedelijkheid en gebiedstypering maakt CROW gebruik van bandbreedtes. De gemeente Eemnes kent een stedelijkheid van 4 en is daarmee 'weinig stedelijk'. Door de realisatie van de woningen komt het gebied in 'rest bebouwde kom' te liggen. De kennijfers die hierbij horen komen overeen met de kennijfers die passen bij 'buitengebied'. De eigenschappen van de ontwikkeling en het autobezit in de gemeente Eemnes geven geen aanleiding om af te wijken van gemiddelde CROW-verkeersgeneratiekennijfers binnen de bandbreedte.

De verkeersgeneratiekennijfers in motorvoertuigbewegingen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag van CROW die aansluiten bij het woningbouwprogramma zijn weergegeven in tabel 3.2. Onder motorvoertuigen vallen personenauto's, bedrijfsmotorvoertuigen zoals bestelauto's, vrachtauto's en motorfietsen.

functie	CROW functie	verkeersgeneratiekennijfer	eenheid
tweekappers	koop, huis, twee-onder-een-kap	7,8	mvt per woning
vrijstaande woningen	koop, huis, vrijstaand	8,2	mvt per woning

Tabel 3.2: Gehanteerde verkeersgeneratiekennijfers

Om van de verkeersgeneratie per weekdag naar de verkeersgeneratie per werkdag te komen, is een factor toegepast. Conform CROW is de verkeersgeneratie van woningen per werkdagfactor 1,11 hoger dan het weekdagfactor. Voor de industrie functie ligt de verkeersgeneratie op de werkdag factor 1,33 hoger dan de weekdag.

### 3.3 Resultaat

In tabel 3.3 is de verkeersgeneratie in aantallen motorvoertuigbewegingen (mvt) weergegeven op basis van de gehanteerde aanpak en uitgangspunten. De totalen zijn afgerond op tientallen naar boven.

functie	50 woningen		61 woningen	
	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag
tweekappers	203	226	281	312
vrijstaande woningen	197	219	205	228
<b>subtotaal</b>	<b>400</b>	<b>445</b>	<b>486</b>	<b>540</b>
<b>subtotaal afgerond op 10-tallen</b>	<b>400</b>	<b>450</b>	<b>490</b>	<b>540</b>

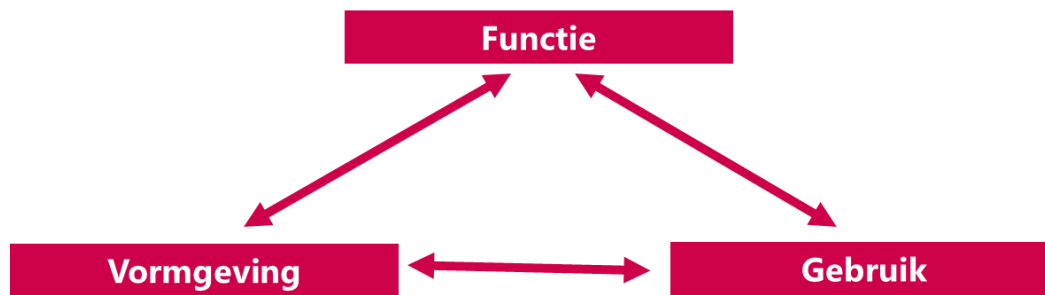
Tabel 3.3: Verkeersgeneratie woningbouwontwikkeling in motorvoertuigbewegingen

De theoretische verkeersgeneratie van **450 tot maximaal 540 mvt/etmaal** (conform 'subtotaal afgerond op 10-tallen in tabel 3.3) is input voor de beoordeling van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, welke naar verwachting in de praktijk lager zal zijn. Ook is dit aanzienlijk lager dan de verkeersgeneratie op basis van de functie welke conform het vigerende omgevingsplan mogelijk is (zie ook roze kader op pagina 3; paragraaf 2.1).

# 4. Planeffect

## 4.1 Aanpak en uitgangspunten

In dit hoofdstuk is ingegaan op de planeffecten. De beoordeling van de effecten vindt plaats op basis van verschillende aspecten. Ten eerste wordt beoordeeld aan de richtlijnen zoals beschreven in Duurzaam Veilig<sup>3</sup>. Binnen Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een evenwicht tussen de functie, vormgeving en het gebruik van een wegvak (zie ook figuur 4.1). Ten tweede zijn als achtergrond in de Wegenscan verschillende CROW publicaties gehanteerd. CROW is binnen de verkeerskunde een kennisinstituut dat publicaties uitbrengt waarin richtlijnen worden beschreven, bijvoorbeeld over de gewenste vormgeving van wegvakken en het passende gebruik hierbij. Binnen de bebouwde kom is het handboek 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV) in principe leidend. Buiten de bebouwde kom staan de richtlijnen beschreven in het Handboek Wegontwerp. Goudappel heeft op basis van de verschillende richtlijnen een tool ontwikkelt, waarin het evenwicht tussen de functie, vormgeving en het gebruik kan worden beoordeeld, genaamd de Wegenscan (zie voor een uitgebreide toelichting het roze kader op de volgende pagina). Op basis van dit evenwicht is het planeffect voor de routekeuze geanalyseerd en beoordeeld.



*Figuur 4.1: Duurzaam Veilig: evenwicht tussen functie, vormgeving en het gebruik*

Als input van de Wegenscan zijn de huidige verkeersintensiteiten gebruikt, zoals weergegeven in tabel 2.1 op pagina 4 in deze rapportage. Daarnaast is ten behoeve van het eerdere verkeersonderzoek op 10 maart 2022 de ontwikkellocatie en de omgeving tijdens de avondspits bezocht door twee verkeerskundig adviseurs. Gedurende de schouw is onder meer gelet op het verkeersbeeld, zichtlijnen, infrastructuur, en gebruik hiervan. De schouw biedt concrete input voor de verkeersafwikkeling op wegvakniveau. Omdat de situatie ter plekke niet veranderd is ten opzichte van 2022 is de schouw niet herhaald.

<sup>3</sup> Duurzaam Veilig is een landelijke verkeersveiligheidsvisie gebaseerd op vijf principes: de functionaliteit van wegen, de homogeniteit van massa en/of snelheid en richting, fysieke en sociale vergevingsgezindheid, herkenbaarheid en voorspelbaarheid van wegen en gedrag/statusonderkenning.

## **Wegenscan Goudappel**

De Wegenscan bevat hulpmiddelen voor het beoordelen van de relatie vorm-functie-gebruik van de weg. De tool richt zich op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom, met de nadruk op de zogenaamde grijze wegen: wegen met een vorm, functie en gebruik die niet optimaal op elkaar aansluiten. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van richtlijnen beschreven in Duurzaam Veilig en verschillende CROW publicaties. Het resultaat is een theoretische streefwaarde met name gericht op verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De volgende aspecten worden beoordeeld:

1. Gebruik van de weg - vormgeving van de weg: intensiteitsgrenzen
2. Vormgeving van de weg – functie: basiskenmerken
3. Functie van de weg - vormgeving (en omgeving): verkenning wegfunctie

### *Intensiteitsgrenzen*

De vormgeving van de weg stelt grenzen aan de maximaal wenselijke intensiteit. Soms wordt deze maximaal wenselijke intensiteit bepaald door de capaciteit van wegvakken en kruispunten. Kan het verkeersaanbod worden verwerkt of ontstaan er files en wachtrijen? Op wegen in een stedelijke omgeving en wegen die (ook) een functie hebben voor andere verkeersdeelnemers dan gemotoriseerd verkeer, is een toets aan de capaciteit van de weg onvoldoende. Daar is de vraag hoeveel (gemotoriseerd) verkeer op een veilige manier kan worden afgewikkeld, zonder de belangen van de andere verkeersdeelnemers in gevaar te brengen. Kan nog worden overgestoken? Kan er veilig worden gefietst? Kan de bus veilig stoppen?

De Wegenscan toetst in het onderdeel intensiteitsgrenzen aan al deze aspecten. De laagste intensiteit – de zwakste schakel – is maatgevend voor de acceptabele intensiteit op een bepaald weggedeelte.

### *Verkenning wegfunctie*

De kenmerken die worden verzameld voor de toets aan de intensiteiten kunnen – aangevuld met kenmerken van de omgeving – ook worden gebruikt om de meest gewenste wegfunctie te bepalen. Dit onderdeel van de Wegenscan is bedoeld voor zogenaamde grijze wegen, wegen met een gecombineerde verkeers- en verblijfsfunctie. Aan de hand van de kenmerken van de weg en de gewichten die aan de kenmerken worden toegekend, kan de meest geschikte wegfunctie worden bepaald.

### *Basiskenmerken wegontwerp*

Per wegcategorie worden in 'basiskenmerken wegontwerp' kenmerken beschreven die nodig zijn voor de herkenbaarheid en veiligheid van deze weg. Sommige kenmerken mogen bij de categorie wel en sommige juist niet voorkomen.

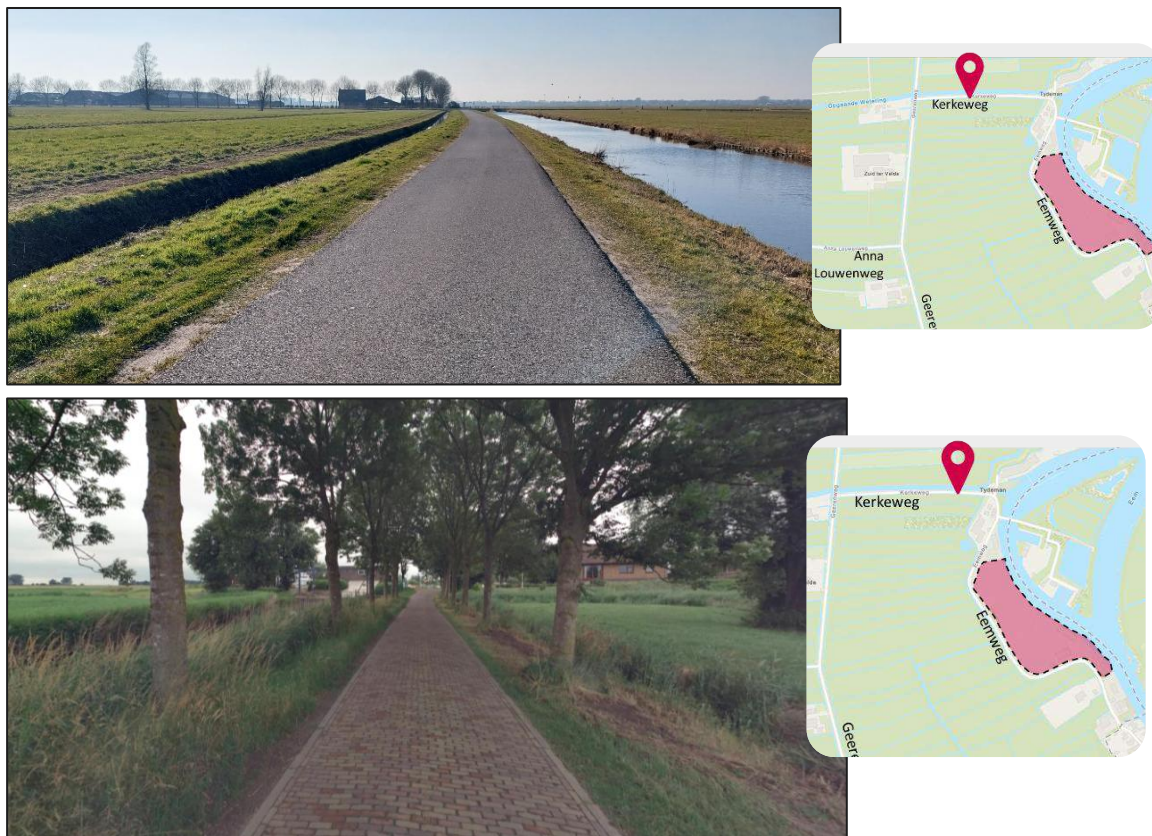
Met de uitkomst van de Wegenscan is een uitspraak gedaan over in welke mate het gebruik, de functie en vormgeving van de weg met elkaar in verhouding zijn. Hierna zijn de noordelijke en zuidelijke route beoordeeld met de Wegenscan. De ruwe resultaten van de Wegenscan zijn per wegvak opgenomen in bijlage 1.

## 4.2 Ontsluitingsmogelijkheid noord

Verkeer functioneert qua principe als water en kiest over het algemeen voor de weg van de minste weerstand. Dit kan zijn (1) de kortste of (2) de snelste route. Zoals reeds in paragraaf 2.2 aangegeven zal het verkeer naar verwachting vooral in zuidelijke richting ontsluiten naar de N414 en Rijksweg A1. De kortste en tevens snelste route is via de Eemweg. Desondanks is ook de alternatieve route via de Kerkeweg, Geerenweg en Anna Louwenweg verkeerstechnisch beoordeeld.

### *Kerkeweg*

De Kerkeweg verbindt de Geerenweg en de Eemweg. De Kerkeweg is aan de oostkant een beklinkerde weg met bomen langs de kant. Het deel aan de westkant van de weg is geasfalteerd en heeft aan weerszijden een meer open karakter. Er zijn geen functies gelegen langs de weg en er is geen bermverharding aanwezig. Op de circa 3,00 meter<sup>4</sup> brede Kerkeweg geldt een maximaal toegestane snelheid van 60 kilometer per uur. Vanuit westelijke richting geldt een gesloten verklaring voor vrachtwagens (RVV bord C07). Gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers delen de weg. De Kerkeweg is een wegvak gelegen buiten de bebouwde kom. Op basis van deze kenmerken en de huidige vormgeving functioneert de weg als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De Kerkeweg wordt hoofdzakelijk gebruikt door licht gemotoriseerd verkeer (personenauto's) en fietsers (circa 150 auto's en 160 fietsers per etmaal).



Figuur 4.2: Profiel Kerkeweg huidige situatie (bron: Cyclomedia)

<sup>4</sup> Op diverse locaties gemeten vanaf de luchtfoto in Cyclomedia; zie bijlage 2 voor de foto's van de diverse meetlocaties.

Op basis van de Wegenscan bedraagt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Kerkeweg op basis van de huidige vormgeving circa 400 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Maatgevend criterium hierin is de kans op bermshade. Bermshade moet voorkomen worden, omdat dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Zeker wanneer een fietser in een beschadigde berm komt is het risico op een valpartij groot. In de huidige situatie is langs de weg reeds sprake van een beschadigde berm, dat erop duidt dat het bestaande verkeer nu al uitwijkt van de rijbaan. Een relatief eenvoudige manier om bermshade te voorkomen is het toepassen van bermverharding middels zogenaamde grasbetonstenen. Een tweede maatgevende criterium is de huidige wegbreedte. Op basis van de wegbreedte (circa 3 meter) bedraagt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit circa 500 mvt/etmaal. Conform Handboek Wegontwerp heeft het kritische profiel voor de combinatie personenauto – fiets bij 60 km/uur een wegbreedte van 4,25 á 4,50 meter. De huidige verkeersintensiteit is echter goed passend bij de huidige vormgeving. De smalle rijbaan zorgt bij het passeren tussen een auto en een fiets voor een lage passeersnelheid. De verwachte toename van de verkeersintensiteit als gevolg van de woningbouw is naar verwachting (zeer) beperkt, omdat dit immers geen logische route is naar een bestemming en zal geen effect hebben op de verkeerssituatie op de Kerkeweg.

### *Geerenweg*

De Geerenweg is, met uitzondering van bestemmingsverkeer, doodlopend in de spitsuren (hierop geldt een spitsafsluiting om sluipverkeer dat de A1 mijdt tijdens drukte te voorkomen)<sup>5</sup>. Buiten de spitsuren is wel sprake van een doorgaande weg. De weg is geasfalteerd, gelegen buiten de bebouwde kom en de maximumsnelheid bedraagt 60 kilometer per uur. Daarmee functioneert ook de Geerenweg als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Aan weerszijden ligt een rode fietssuggestiestrook van circa 80 cm breed. Voor voetgangers is geen aparte voorziening. Inclusief de fietssuggestiestroken heeft de rijbaan een breedte van circa 4,80 meter. De huidige verkeersintensiteit bedraagt circa 370 motorvoertuigen en 170 fietsers per etmaal.

---

<sup>5</sup> Verbod voor gemotoriseerd verkeer van maandag t/m vrijdag tussen 6.30 en 9.30 uur en 15.00 tot 19.00 uur uitgezonderd bestemmingsverkeer.



*Figuur 4.3: Profiel Geerenweg in de huidige situatie (bron: Cyclomedia)*

De Wegenscan geeft dat de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op basis van de huidige vormgeving circa 700 mvt per etmaal bedraagt. Dit betekent dat tot circa 700 mvt per etmaal de vormgeving, de functie en het gebruik van de weg met elkaar in verhouding zijn. Maatgevend is de fietsvoorziening. Momenteel is sprake van een fietssuggestiestrook. Het volgende maatgevende criterium is van toepassing bij circa 1.800 mvt per etmaal. Dan is de combinatie van het risico op bermshade, de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en de huidige wegbreedte (circa 4,80 meter) maatgevend.

De huidige verkeersintensiteit is goed passend bij de huidige vormgeving. Op basis van de huidige vormgeving is het mogelijk meer verkeer af te wikkelen. Het planeffect zal, op basis van de routekeuze, ook op dit wegvak zeer gering zijn en niet leiden tot een ander verkeersbeeld dan in de huidige situatie het geval is.

#### *Anna Louwenweg*

De Anna Louwenweg is een zijweg van de Geerenweg. De Anna Louwenweg is een geasfalteerde oost-westverbinding. Op de weg geldt een verbod voor gemotoriseerd verkeer van maandag tot en met vrijdag van 06.30 tot 09.30 uur en van 15.00 tot 19.00 uur. Bestemmingsverkeer is hierbij uitgezonderd. De breedte van de weg is circa 3,50 meter. Voor fietsers en voetgangers is geen aparte voorziening. Aan weerszijden van de weg is tijdens de schouw op locatie bermshade geconstateerd. Zoals ook te zien op onderstaande afbeeldingen, is het nodig om door de berm te rijden om elkaar te passeren. Ook de Anna Louwenweg is gelegen buiten de bebouwde kom en heeft een maximumsnelheid van 60 km/uur. In combinatie met de bestaande vormgeving functioneert de weg als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.



*Figuur 4.4: Profiel van de Anna Louwenweg in de huidige situatie (bron: Goudappel)*

De Anna Louwenweg is ingericht op het faciliteren van bestemmingsverkeer. De breedte van de weg is hierbij maatgevend. Met de breedte van de weg is een verkeersintensiteit tot circa 500 mvt per etmaal passend. Eerder, bij 400 mvt per etmaal, neemt de kans op bermschade toe. Om de functie van de weg te bekrachtigen is het gebruik geremd: doorgaand verkeer is tijdens spitsuren niet toegestaan op de weg. Als gevolg van de ontwikkeling zal de Anna Louwenweg niet of nauwelijks zwaarder belast worden, temeer vanwege het ingestelde verbod op gemotoriseerd verkeer tijdens de spitsperioden. Er wordt geen verkeerskundig effect verwacht op de Anna Louwenweg.

### **4.3 Ontsluitingsmogelijkheid Zuid**

De zuidelijke route is duidelijk de meest directe en logische route richting de belangrijkste bestemmingen. Zonder te sturen op de route zullen de volgende wegvakken hoofdzakelijk gebruikt worden: de Eemweg ter hoogte van de ontwikkellocatie, de Eemweg in Eembrugge en een deel van de Geerenweg (parallel aan de N414). Hierna zijn de wegvakken nader beschouwd.

#### *Eemweg, ter hoogte van de ontwikkellocatie tot de bebouwde kom*

De Eemweg bestaat uit verschillende wegvakken. De Eemweg ter hoogte van de ontwikkellocatie is gelegen buiten de bebouwde kom, tussen de kern Eembrugge en de ontwikkellocatie. Op het wegvak geldt in de huidige situatie een maximumsnelheid van 60 km/uur. In combinatie met de huidige vormgeving functioneert het wegvak als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. De rijbaanbreedte van het wegvak buiten de bebouwde kom, tussen de ontwikkellocatie en de komgrens van Eembrugge fluctueert van 3,60 tot circa 4,1 meter. De huidige verkeersintensiteit bedraagt circa 300 motorvoertuigen en 230 fietsers per etmaal (uitgaande van telpunt 4).



Figuur 4.5: Profiel Eemweg buiten de bebouwde kom in de huidige situatie (bron: Cylomedia)

De Wegenscan geeft op basis van de huidige functie en vormgeving een passende verkeersintensiteit van maximaal 400 mvt per etmaal op de Eemweg ter voorkoming van bermschade, uitgaande van de smalst gemeten rijbaanbreedte van 3,60 meter. De huidige verkeersintensiteit past goed bij de vormgeving en functie van de weg. Als gevolg van het plan neemt de verkeersintensiteit maximaal toe met maximaal circa 450 tot 540 mvt/etmaal (werkdag op basis van 50 of 61 woningen). In combinatie met de huidige verkeersintensiteit leidt dit in de toekomst tot een verkeersintensiteit van circa 750 tot 840 mvt/etmaal.

Voor een verkeersveilige afwikkeling van het verkeer is het voorkomen van bermschade noodzakelijk. Indien bermverharding wordt toegepast kunnen binnen de huidige vormgeving circa 2.000 mvt/etmaal verkeersveilig worden afgewikkeld. In dat geval wordt de breedte van de weg in combinatie met de snelheid bepalend. Vanwege de huidige vormgeving met de bomen en het beperkte doorzicht in de bochten en de huidige verkeerssamenstelling van gemotoriseerd verkeer en fietsers is de verwachting dat de snelheid relatief laag ligt. Naarmate het verkeersaanbod toeneemt, zal dit effect versterkt worden.

#### *Eemweg in Eembrugge*

De Eemweg in Eembrugge is een wegvak dat is gelegen binnen de bebouwde kom. Op het wegvak geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. De weg functioneert conform Duurzaam Veilig als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, waarop menging van verschillende verkeersdeelnemers het uitgangspunt is. De rijbaanbreedte van het wegvak binnen de bebouwde kom fluctueert eveneens. Net na de aansluiting met de Geerenweg (parallel gelegen aan de N414) bedraagt de rijbaanbreedte circa 6,00 meter. Nabij huisnummer 35 bedraagt de rijbaanbreedte circa 5,20 meter. Op basis van de huidige vormgeving en functie van de weg bedraagt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit circa 2.000 mvt/etmaal. Bepalend criterium hierin is de *sociale interactie* tussen de aanwonenden.

Verkeerskundig is de breedte van de weg in combinatie met het functioneren van de weg bepalend voor de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. In het huidige profiel is, op een het wegvak tussen (indicatief) huisnummers 39 tot en met 47, een informele parkeerstrook naast de rijbaan aanwezig. Deze strook is echter niet voldoende breed om een auto te faciliteren. Gevolg is dat voertuigen deels op de rijbaan geparkeerd staan, waardoor ter hoogte van het parkeren gelijktijdig passeren niet (goed) mogelijk is (zie ook figuur 4.6).



*Figuur 4.6: Profiel Eemweg binnen de bebouwde kom in de huidige situatie (bron: Cyclomedia)*

De rijbaan heeft ter hoogte van huisnummer 41 een breedte van 6,40 meter, maar omdat hierop ook (deels) geparkeerd wordt is de beschikbare breedte minder, circa 5,00 tot 5,30 meter. Vanwege de marge voor het passeren met een auto, waarmee rekening gehouden dient te worden ten opzichte van verticale obstakels (de geparkeerde auto en het hek), is dit wegvak het meest maatgevend. De resterende breedte tussen het geparkeerde voertuig en het hek is onvoldoende om met twee personenauto's gelijktijdig te passeren. Feitelijk werkt het hierdoor als een informele wegversmalling, waarbij het verkeer aan de zijde van de parkeerstrook (waarop het obstakel zich bevindt) voorrang dient te verlenen aan het tegemoetkomende verkeer.

In de praktijk betekent dit dat verkeer in noordelijke richting voorrang moet verlenen aan het verkeer in zuidelijke richting. Tot een verkeersintensiteit van circa 2.500 mvt/etmaal werkt dit principe goed. Daarboven neemt het risico op 'langer wachten' toe, waardoor weggebruikers risico's gaan nemen. De huidige verkeersintensiteit bedraagt circa 450 motorvoertuigen en 280 fietsers per etmaal. De huidige verkeersintensiteit past goed bij de huidige vormgeving en functie van de weg. Het parkeren op de rijbaan zorgt daarbij juist voor een snelheidsremmend effect.

Indien het plan gerealiseerd wordt zal de verkeersintensiteit op de Eemweg in Eembrugge toenemen. In de worstcase situatie, zonder gecorrigeerde verkeersintensiteit van Sterk, zal de volledige verkeersgeneratie van de ontwikkeling gebruik maken van het wegvak door de kern. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit toe van circa 450 mvt/etmaal naar maximaal circa 900 tot 990 mvt/etmaal<sup>6</sup>. Verkeerskundig past deze verkeersintensiteit nog altijd goed bij de huidige vormgeving en functie van de weg. Een dergelijke verkeersintensiteit is ook passend op een wegvak door bijvoorbeeld een woonerf zonder aanvullende voorzieningen voor fietsers en/of voetgangers (voor de verkeersfunctie een lagere rangorde dan een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom). Als gevolg van de beoogde woningbouw is het nemen van maatregelen daarom ook niet noodzakelijk.

Ondanks dat de verkeersintensiteit past bij de vormgeving en functie van weg maken de inwoners van Eembrugge zich zorgen over de toekomstige verkeersintensiteit. De komst van het plangebied zorgt voor circa een verdubbeling van de huidige verkeersintensiteit. Daarbij staan de woningen op korte afstand van de weg, welke is uitgevoerd in een open (klinker) verharding. In de huidige situatie is duidelijk sprake van spoorvorming en kuilen in het wegdek als gevolg van het passerende vrachtverkeer van o.a. Sterk. In de praktijk versterken dergelijke oneffenheden in het wegdek geluids- en trillingshinder, welke in de huidige situatie ervaren worden.

In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties wordt geadviseerd nader onderzoek te doen naar de geluidbelasting op/in de woningen. Tevens wordt aangeraden, al dan niet in een later stadium, de trillinghinder in de huidige situatie te meten. Volgens de gemeente Baarn zijn afspraken gemaakt met Sterk om het vrachtverkeer met een beperkte snelheid door de kern te laten rijden, om de trillinghinder te beperken. Deze afspraken zijn niet te maken met de toekomstige bewoners van de nieuwe woningen. Feit is wel dat het aandeel zwaar verkeer in de toekomst aanzienlijk zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie, maar het aantal personenauto's alsmede het fietsverkeer zal in de toekomst toenemen.

Om de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in de kern ook in de toekomstige situatie te waarborgen, is het raadzaam bij om het profiel in de kern Eembrugge aan te passen, ondanks dat er verkeerskundig geen noodzaak is. De open verharding dient dan opnieuw, strak, te worden aangebracht, waardoor de oneffenheden worden hersteld. Dit zorgt ervoor dat geluid- en trillingshinder worden gereduceerd. Gesloten verharding draagt sterker bij aan de reductie van geluids- en trillingshinder, maar sluit niet aan bij de ruimtelijke kwaliteit in de kern. Daarnaast zorgt een gesloten verharding over het algemeen voor een hogere snelheid van het autoverkeer.

Daarnaast heeft het huidige profiel verkeerskundig sterke kwaliteiten. Optisch is het profiel relatief smal door de stroken aan de zijkant in een andere verharding. Dit wordt versterkt doordat de woningen relatief dicht op de weg staan, en in een aantal gevallen voorzien zijn van een erfafscheiding of groen. Deze sterke eigenschappen kunnen in de toekomstige situatie mogelijk in het profiel verder worden versterkt, door het toepassen van groenvakken, of het realiseren van een bredere strook aan de zijkant. Deze strook kan informeel als loopstrook dienen, maar ook als fietsstrook of passeerstrook voor het autoverkeer. Vanwege de flexibiliteit in het profiel wordt afgeraden om ruimte specifiek te gaan toewijzen aan bepaalde verkeersdeelnemers. Voorkomen moet worden dat de strook dermate breed wordt dat het enkel als parkeerstrook gaat functioneren. Juist omdat mengen van verkeersdeelnemers het uitgangspunt is op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom is het niet gewenst om fysieke voetgangersvoorzieningen en/of eigen fietsvoorzieningen te realiseren.

---

<sup>6</sup> Huidige verkeersintensiteit van circa 450 + 450 (zie tabel 3.3, verkeersgeneratie bij 50 woningen op een gemiddelde werkdag zonder correctie Sterk) of + 540 (zie tabel 3.3, verkeersgeneratie bij 61 woningen op een gemiddelde werkdag zonder correctie Sterk)

Movares heeft in 2024 in opdracht van de gemeente Eemnes, gemeente Baarn en een vertegenwoordiging van de ontwikkelcombinatie (hierna: Onderzoeksgroep) aanvullend verkeersonderzoek gedaan naar het effect door de realisatie van circa 90 woningen op de Ocrietlocatie (Impactanalyse herontwikkeling Ocriet/Sterk d.d. 12-04-2024). In dit onderzoek zijn de brede effecten van de verkeersbewegingen van de transformatie van het Ocriet/Sterk-terrein tot woonwijk inzichtelijk gemaakt op zowel bestaande infrastructuur als nieuwe wegenstructuren. Het onderzoek is gebouwd op een intensieve samenwerking met de Onderzoeksgroep. Op basis van inbreng van de Onderzoeksgroep is bepaald welke aspecten deel moeten uitmaken van het voorliggende onderzoek. Variant Bestaand voorziet de volgende maatregelen om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op een wettelijk acceptabel niveau te houden:

- Toepassen rijbaan 4,8m in Eembrugge. Rijbaan uitvoeren in asfalt.
- Toepassen wegversmallingen (doorgang 3,1m) in Eembrugge voor beperken snelheid.
- Realiseren 5 parkeerplaatsen Eemweg. Ten behoeve van (bezoekers)parkeren Eembrugge.
- Realiseren opstellocatie klike's in Eembrugge voor borgen beschikbare rijbaan.
- Toepassen rijbaan 4,8m in Eemweg tussen Eembrugge en huidige inrit Sterk-terrein. Rijbaan uitvoeren in asfalt inclusief dempen watergang (11m) en voorzien in duiker.
- Realiseren 12 parkeerplaatsen Geerenweg. Ten behoeve van overloop (bezoekers)parkeren Eembrugge.
- Realiseren fietsstroken Geerenweg tussen Eembrugge en aansluiting Bisschopsweg. Hiermee wordt de positie van de fiets versterkt.
- Realiseren passeerhaven (breedte 5,0m) over een lengte van 20m op de Kerkeweg.

In de analyse wordt geen uitspraak gedaan in hoeverre de voorgestelde maatregelen noodzakelijk zijn als gevolg van de effecten door de planontwikkeling. Goudappel onderschrijft de noodzaak niet en is ook niet bekend met een 'wettelijk acceptabel niveau' ten aanzien van de verkeersveiligheid en doorstroming. Zoals in het onderzoek van Goudappel geconcludeerd heeft het huidige profiel zijn sterke kanten, zoals het parkeren op de rijbaan dat bijdraagt aan een verlaging van de snelheid in de woonkern. Het daardoor 'even op elkaar moeten wachten' zal als gevolg van de beoogde woningbouw in beperkte mate toenemen, omdat het drukker wordt, maar dit verkeer vooral in eenzelfde richting wordt afgewikkeld (in de ochtend vooral vertrekkend en in de avond vooral aankomend verkeer). De open verharding is kenmerkend voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en vertrekt de leefomgeving, daar waar een asfaltverharding juist zorgt voor een verkeerskundige uitstraling en kan leiden tot een hogere snelheid vanwege het comfort. Goudappel acht bovenstaande maatregelen niet noodzakelijk na realisatie van 50 tot maximaal 61 woningen.

#### *Geerenweg/Eemweg (parallel N414 tussen Eembrugge en aansluiting)*

De Geerenweg/Eemweg, parallel aan de provinciale weg N414, is gelegen buiten de bebouwde kom. Op het wegvak geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. Het wegvak functioneert als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.

De Wegenscan geeft dat bermschade het maatgevende criterium is voor de verkeersintensiteit. Vanaf circa 1.700 mvt per etmaal neemt de kans op bermschade toe. In de huidige situatie wordt het wegvak gebruikt door circa 500 motorvoertuigen en 900 fietsers per etmaal<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Zie punt 8 in tabel 2.1.

Het huidige gebruik past goed bij de huidige functie en vormgeving. Als gevolg van de planontwikkeling neemt de verkeersintensiteit worstcase maximaal toe met circa 450 tot 540 mvt/etmaal. De verkeersintensiteit in de planvariant bedraagt daarmee circa 1.040 mvt/etmaal en blijft (ruim) onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. Voor fietsverkeer functioneert het wegvak verkeersveilig tot een verkeersintensiteit van circa 3.500 mvt/etmaal. Ondanks de relatief grote hoeveelheid fietsers dat gebruik maakt van dit wegvak is het nemen van maatregelen niet noodzakelijk.

Samenvattend planeffect ontsluitingsroute zuidzijde:

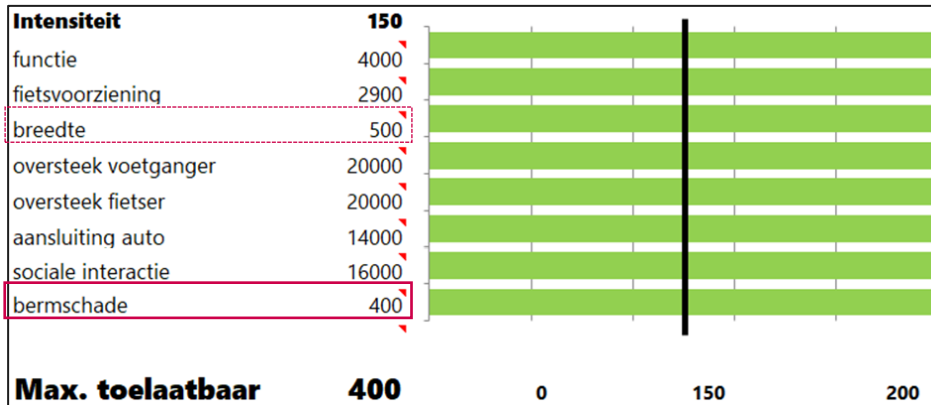
- De ontsluitingsroutes naar de zuidzijde zijn de meest directe en logische routes naar de belangrijkste bestemmingen. Zonder maatregelen zal de verkeersgeneratie van de planontwikkeling veelal gebruik gaan maken van de Eemweg en Geerenweg/Eemweg parallel aan de N414.
- Dit leidt tot de volgende planeffecten op de wegvakken:
  - Op de Eemweg, tussen de komgrens van Eembrugge en de ontwikkellocatie, neemt de verkeersintensiteit toe van circa 300 naar circa 750 tot 850 mvt/etmaal. Voor een veilige verkeersafwikkeling is het toepassen van bermverharding noodzakelijk.
  - Op de Eemweg in de kern Eembrugge neemt de verkeersintensiteit toe van 450 tot maximaal circa 990 mvt/etmaal. Verkeerskundig is op basis van de huidige functie en vormgeving deze verkeersintensiteit nog passend. Verkeerskundig is het nemen van maatregelen niet noodzakelijk. De toekomstige verkeersintensiteit is in principe nog passend op een straat in een (voormalig) woonef. Omdat echter sprake is van een verdubbeling van de verkeersintensiteit wordt aanvullend onderzoek naar geluids- en trillingshinder geadviseerd. Door de oneffenheden in het bestaande wegdek als gevolg van achterstallig onderhoud te herstellen wordt het effect op geluids- en trillingshinder gereduceerd. Daarnaast wordt geadviseerd de sterke kanten van het profiel verder te versterken door de weg visueel te versmallen, het parkeren op de rijbaan te laten en waarbij het flexibele ruimtegebruik en menging van verkeersdeelnemers uitgangspunten blijven.
  - Op de Geerenweg/Eemweg parallel aan de N414 neemt de verkeersintensiteit toe van 500 naar circa 1.040 mvt/etmaal. De toekomstige verkeersintensiteit is passend bij de huidige vormgeving en functioneren.

# 5. Conclusies

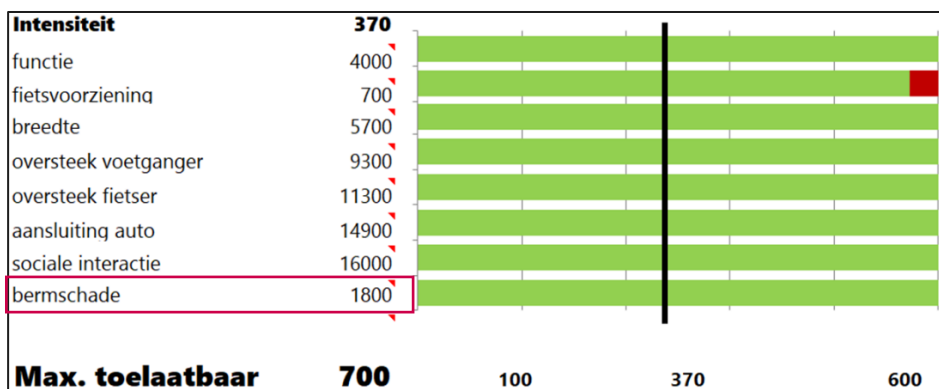
VOF Wilma – Heilijgers en Waterland Real Estate zijn voornemens de Ocriet- en Sterklocatie aan de Eemweg in de gemeente Eemnes, op de grens van de gemeente Baarn, te ontwikkelen naar woningen. Inclusief de naastgelegen Sterk-locatie gaat het om circa 50 tot maximaal 61 woningen. Voor de gebiedsvisie en vooruitlopend op de omgevingsplanprocedure (BOPA) voor de ontwikkeling is Goudappel B.V. gevraagd om een verkeersonderzoek uit te voeren. Uit het voorliggend verkeersonderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

- De verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt circa 390 tot 480 mvt per werkdagemaal, op basis van respectievelijk 50 tot maximaal 61 woningen. Zonder rekening te houden met het wegvallen van huidige functies, bedraagt de verkeersgeneratie van de ontwikkeling 450 tot maximaal 540 mvt per werkdagemaal, uitgaande van respectievelijk 50 tot 61 woningen. Ten opzichte van de invulling conform het vigerende omgevingsplan ligt de verkeersgeneratie van de toekomstige woningen circa 55% tot 60% lager.
- Binnen de huidige wegenstructuur zal verkeer hoofdzakelijk afgewikkeld worden via de Eemweg in zuidelijke richting door de kern Eembrugge. Voor een veilige verkeersafwikkeling van het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling binnen de huidige vormgeving, is het nodig om bermverharding aan te brengen op de Eemweg buiten de bebouwde kom (op het wegvak tussen de komgrens en de ontwikkellocatie). Op de overige wegvakken blijft de verkeersintensiteit, ook na planrealisatie, passend bij de vormgeving en functie van de wegen; het extra verkeer kan hier veilig afgewikkeld worden. Aangezien de verkeersintensiteit in Eembrugge circa 2x zo groot wordt, wordt geadviseerd om het effect op de geluidsbelasting te onderzoeken. Al dan niet in een later stadium zijn ook de mate van trillingshinder en de civieltechnische mogelijkheden onderzoekswaardig.
- De alternatieve route is de noordelijke route via de Kerkeweg en de Geerenweg. Zonder sturing zal de verkeersintensiteit op deze wegvakken nauwelijks tot niet toenemen als gevolg van de beoogde ontwikkeling, omdat het verkeer vooral kiest voor de kortste en/of snelste route, via de kern Eembrugge. Op beide wegvakken zijn de huidige verkeersintensiteiten passend bij de huidige vormgeving en functie van de weg.

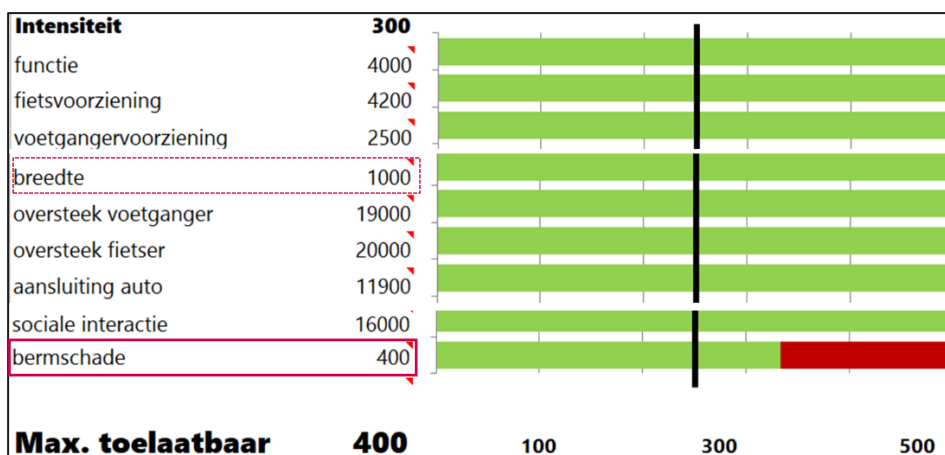
# Bijlage 1 – Resultaten Wegenscan



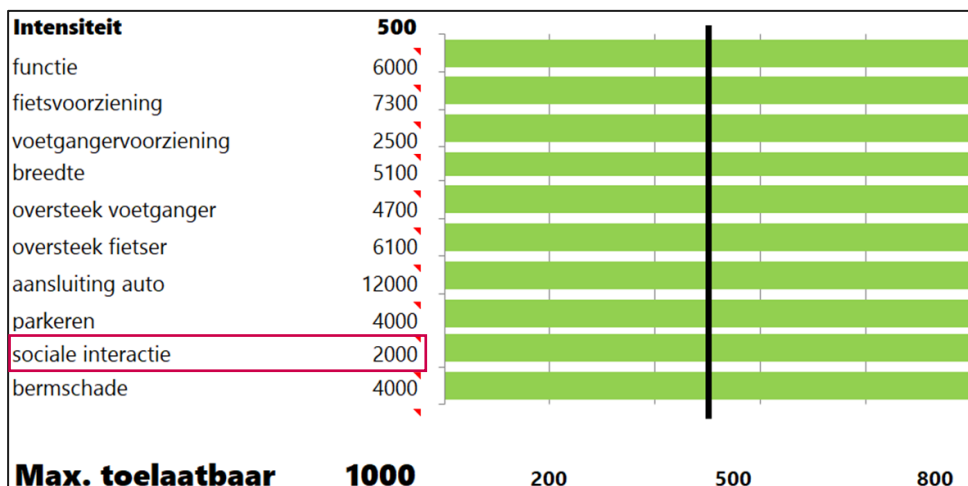
Figuur B1.1: Resultaat Wegenscan Kerkeweg met maximale wenselijke verkeersintensiteit in mvt



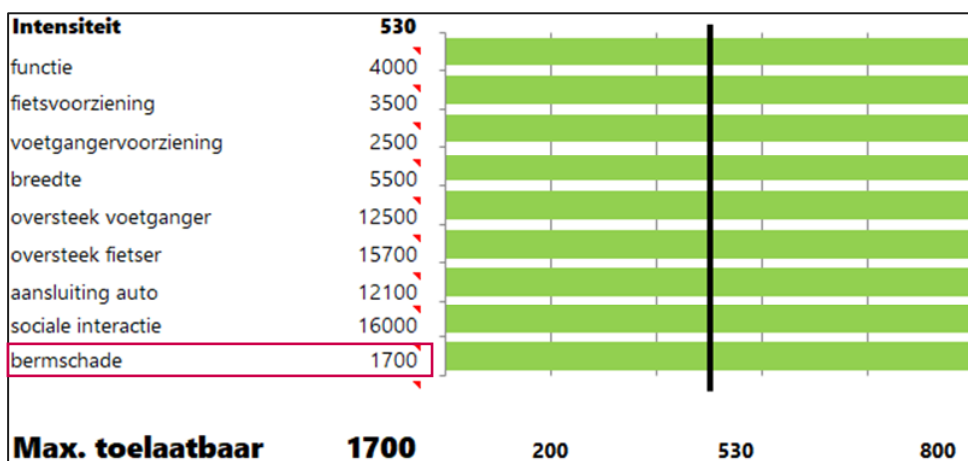
Figuur B1.2: Resultaat Wegenscan Geerenweg met maximale wenselijke verkeersintensiteit in mvt



Figuur B1.3: Resultaat Wegenscan Eemweg ter hoogte van de ontwikkellocatie met maximale wenselijke verkeersintensiteit in mvt



Figuur B1.4: Resultaat Wegenscan Eemweg in Eembrugge met maximale wenselijke verkeersintensiteit in mvt



Figuur B1.5: Resultaat Wegenscan Geerenweg (nabij N414) met maximale wenselijke verkeersintensiteit in mvt

## Bijlage 2 – Foto's meetlocaties



Figuren B2.1: Rijbaanbreedte Kerkweg op diverse locaties (bron: Cyclomedia)

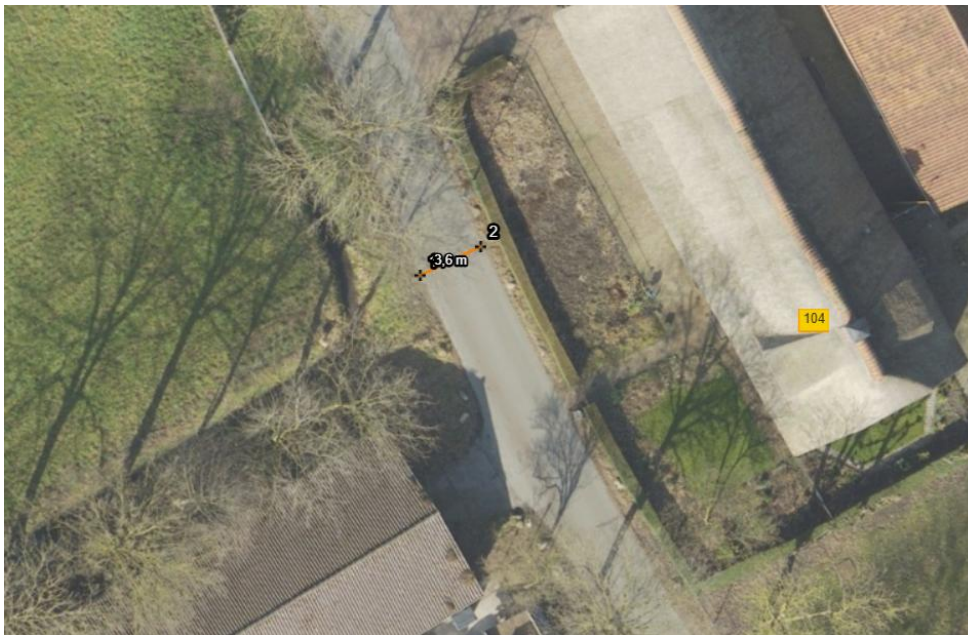


Figuren B2.2: Rijbaanbreedte Geerenweg (bron: Cylomedia)

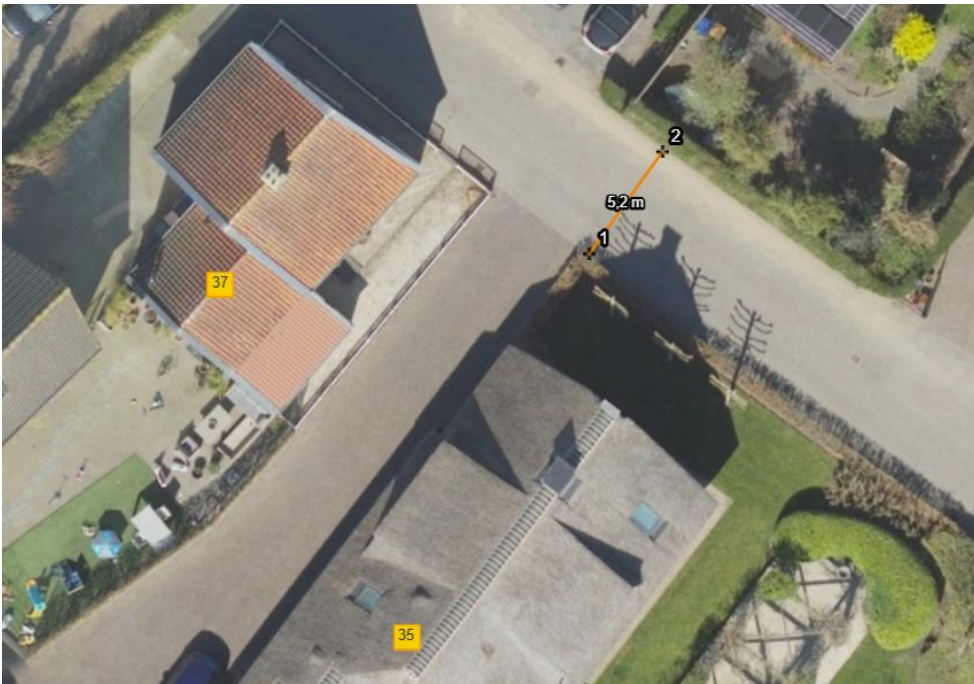


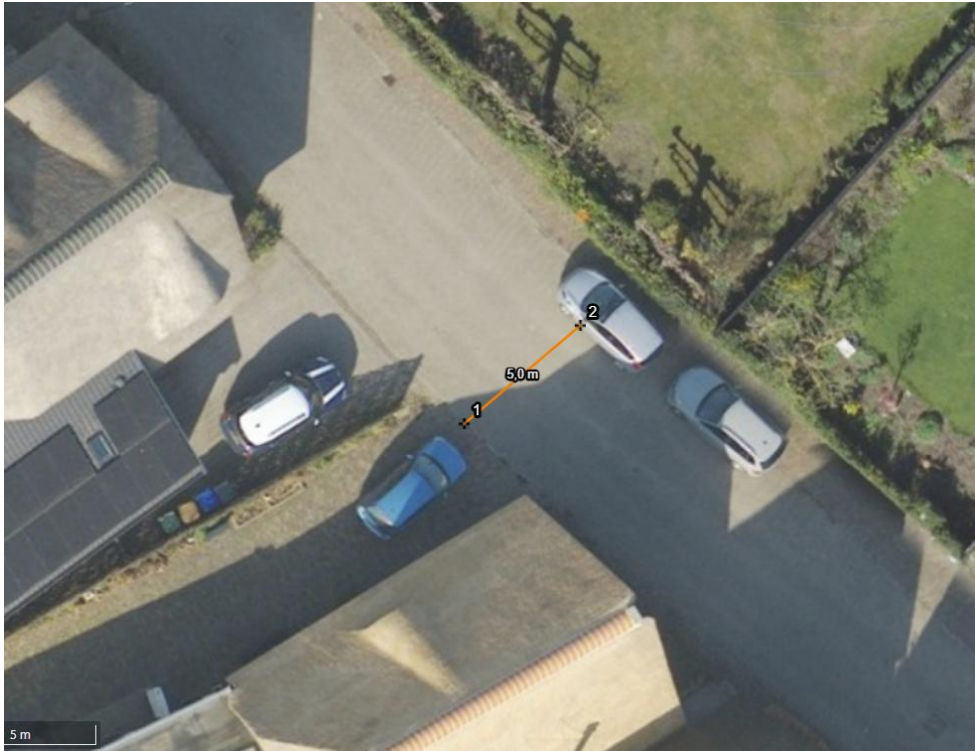
*Figuur B2.3: Rijbaanbreedte Anna Louwenweg (bron: Cyclomedia)*



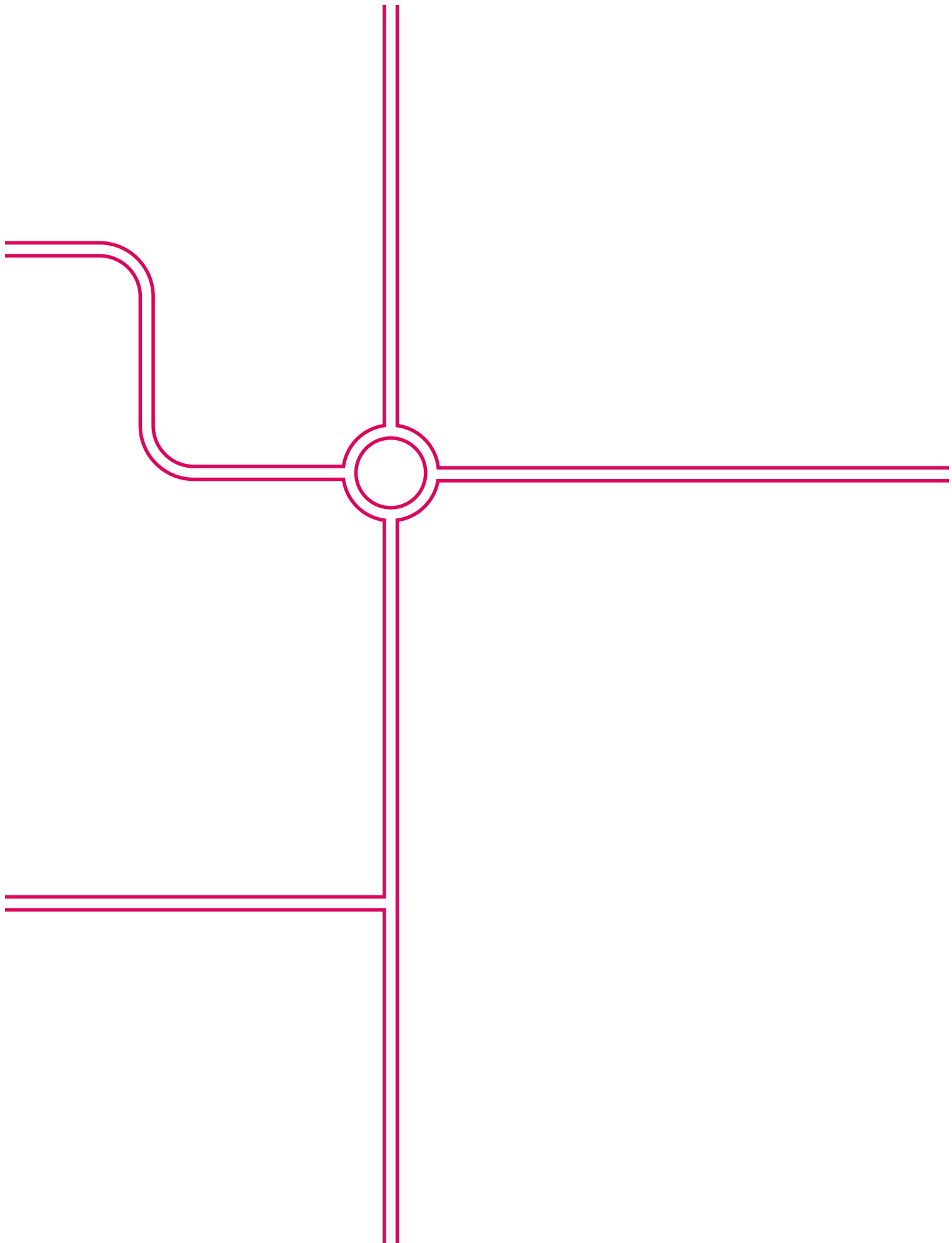


Figuren B2.4: Rijbaanbreedte Eemweg buiten de bebouwde kom op diverse locaties (bron: Cyclomedia)





Figuren B2.5: Rijbaanbreedte Eemweg diverse locaties binnen de bebouwde kom



*Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
info@goudappel.nl  
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01  
KVK 3801 7479  
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32