



BLARICUM

GVVP

[CONCEPT]





HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: GVVP Blaricum

Referentie: T&PBE8839-101-100R001D0.1

Versie: 0.1/Concept

Datum: 4 september 2017

Projectnaam: Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen Blaricum, Eemnes en Laren

Projectnummer: BE8839-101-100

Auteur(s): Jos Hengeveld, Erik Groot Karsijn, Ymkje Veldman

Opgesteld door: Erik Groot Karsijn

Gecontroleerd door: Jos Hengeveld

Goedgekeurd door:

Classificatie

Open



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.



Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Proces en aanpak	2
2	Huidige situatie	5
2.1	Verkeer	6
2.2	Verkeersveiligheid	9
2.3	Demografie	10
3	Beleidskaders en ontwikkelingen	12
3.1	Nationale en regionale beleidskaders	13
3.2	Regionale infrastructurele ontwikkelingen	13
3.3	Lokale beleids- en afsprakenkaders	14
3.4	Lokale ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen	15
4	Knelpunten	16
4.1	Inleiding	17
4.2	Verkeersveiligheid	17
4.3	Snelheid	18
4.4	Fiets	19
4.5	Parkeren	20
4.6	Voetgangers	21
4.7	Verkeersregelinstallaties	22
4.8	Openbaar Vervoer	23
4.9	Overig	24
4.10	Samenvatting aandachtspunten	25
5	Evaluatie Verkeerscirculatie- en parkeerbeleidsplan	26
5.1	Hoofdnet auto	27
5.2	Hoofdnet OV	27
5.3	Hoofdnet fiets	27
5.4	Parkeren	27
6	Vertaling naar ambities en doelstellingen	28
6.1	Visie en doelstelling	29
6.2	Van ambities naar maatregelen	29



7	Wensbeelden verkeersstructuur	31
7.1	Auto	32
7.2	Vrachtverkeer	35
7.3	Fiets	36
7.4	Voetganger	40
7.5	Openbaar Vervoer	42
7.6	Parkeren	43
8	Flankerend beleid	44
8.1	Schoolzones	45
8.2	Educatie en voorlichting	45
8.2.1	Jongeren	45
8.2.2	Ouderen	46
8.3	Mobiliteitsmanagement	46
8.4	Handhaving	47
8.5	Monitoringsprogramma verkeersgegevens	47
8.6	Hagen	48
8.7	Omgevingswet	48
9	Maatregelen	49
9.1	Auto	50
9.2	Vrachtverkeer	51
9.3	Fiets	52
9.4	Voetganger	54
9.5	Openbaar vervoer	55
9.6	Parkeren	55
9.7	Flankerend beleid	56
9.8	Longlist	58
9.9	Maatregellijst naar prioriteit & vervoerswijze	60



Bijlagen

Deel A: Inventarisatie

Deel B Wensbeelden en maatregelen

Bijlagen

Bijlage 1: Kaartbeelden geregistreerde ongevallen

Bijlage 2: Stand van zaken actieprogramma VCP 2007

Bijlage 3 Notulen Commissie Blaricum

Bijlage 4 Notulen stakeholdersavond

Bijlage 5 Notulen bewonersavond

Bijlage 6 Notulen RTG september

Bijlage 7 Educatie maatregelen

Bijlage 8 De Omgevingswet

Bijlage 9 Rechtsafverbod Randweg

Samenvatting

Het GVVP 2017-2021 stelt een aantal samenhangende verbeteringen voor met betrekking tot verkeer en vervoer in Blaricum. Daarbij zijn drie ambities leidend:

- Een duurzaam bereikbare gemeente
- Een leefbare gemeente
- Aandacht voor de veiligheid van alle deelnemers

Op grond van uitgebreide analyse op basis van input vanuit de inwoners, het vorige beleidsplan en de wensbeelden voor de verschillende vervoerswijzen zijn maatregelen vastgesteld. Doel hiervan is om te komen tot een zo optimaal mogelijke situatie voor alle vervoerswijzen waarbij zoveel mogelijk knelpunten worden opgelost. Een overzicht van de kosten en prioritering wordt daarbij gekozen voor een aantal concrete maatregelen.

Beter en uitgebreider fietsnetwerk

De ambitie is om de fietsstructuur in de gemeente Blaricum sterk te verbeteren. In het GVVP wordt een set van vier verschillende maatregelen voor het verbeteren van de fietsstructuur in de gemeente Blaricum:

- Aanpassen fietspaden en voetpaden in de Bijvanck naar een duidelijke fietsroute tussen de Blaricummermeent en het oude dorp.
- Een ongelijkvloerse kruising tussen de fietsers en het autoverkeer bij de Randweg Oost
- Een vrijliggend fietspad aan de noord-westzijde van Blaricum Oude dorp (Meentzoom/Bergweg)
- Een vrijliggend fietspad of fietsstroken aan de oostzijde van Blaricum Oude dorp (Meentzoom/Schapendrift)

Snelle routes voor de fiets

De ambitie is om parallel aan de A27 richting Almere een snelfietsroute te realiseren als onderdeel van de route Utrecht – Almere. Vanuit Huizen zal de snelfietsroute via de Randweg, t' Merk en Randweg – Oost op de snelfietsroute Utrecht – Almere aansluiten.

Behoud en uitbreiding openbaar vervoer

Door de komst van de HOV lijn is het van groot belang voor de gemeente Blaricum om hier optimaal te profiteren. Dit door te onderzoeken of het mogelijk is een buurtbus te laten rijden. Als ook om de lobby voor het herintroduceren van spitsbuslijn 150 nieuw leven in te blazen.

Rechtsafverbod Burgemeester Le Coultredreef

Om het verkeer van Huizen met name richting de aansluiting “Blaricum” op de A27 te sturen is een rechtsafverbod ingesteld op de Randweg oost, komende vanuit Huizen richting de Burgemeester Le Coultredreef (Landingsbaan). Dit rechtsafverbod wordt regelmatig genegeerd of ontweken door automobilisten. Dit brengt verkeersveiligheidsrisico's mee. Uit inventarisatie is gebleken dat er veel draagvlak is om het rechtsafverbod op te heffen.

Opheffen vrachtverbod Burgemeester Le Coultredreef

Grote afwijking ten opzichte van het (sluitende) hoofdnet voor gemotoriseerd verkeer is het verbod voor vrachtverkeer op de Burgemeester Le Coultredreef. Dit zorgt ervoor dat het netwerk voor vrachtverkeer niet sluitend is. In de huidige situatie wordt dit verbod op grote schaal genegeerd wat leidt tot meer vrachtverkeer door Laren en door de kern van Blaricum. Het legale gebruik van de Le Coultredreef door vrachtverkeer zorgt voor een eerlijker verdeling voor vrachtverkeer binnen Blaricum. Vanuit verkeerskundig oogpunt is het vrachtautoverbod niet noodzakelijk. Het opheffen van het vrachtverbod kan tegelijk met het opheffen van het rechtsafverbod plaatsvinden.



1 INLEIDING

GVVP BLARICUM



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Blaricum hecht veel belang aan een veilige en prettige leefomgeving. Een goed netwerk van verkeer en vervoer hoort daarbij. Daarom wil de gemeente Blaricum een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) voor de periode 2017-2021 opstellen.

Het GVVP beschrijft de langetermijnvisie van de gemeente op verkeer en vervoer. Het plan schetst onder andere de gewenste infrastructuur met aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid voor alle type verkeer: bussen, vrachtauto's, auto's, fietsers en ook de voetgangers. Ook beschrijft het GVVP op hoofdlijnen welke maatregelen hiervoor nodig zijn. Samen vormt dit de leidraad voor investeringen in de komende jaren.

De gemeente wil beschikken over een zelfstandig GVVP, maar het opstellen daarvan gebeurt gelijktijdig en in samenhang met dat van de andere partners binnen de BEL combinatie.

1.2 Proces en aanpak

Het proces om tot een GVVP te komen is opgedeeld in twee delen. De voor u liggende rapportage bevat een deel A en een deel B van het proces.

Deel A: Inventarisatie en ambities

Vanaf november 2016 is gewerkt aan het eerste deel van dit rapport. Daarbij zijn de volgende zaken in beeld gebracht:

- De huidige en toekomstige verkeerssituatie bij ongewijzigd beleid.
- De kaders die uit relevant beleid vloeien.
- De effecten en actualiteit van doelstellingen en maatregelen uit bestaand beleid.
- De knelpunten die de inwoners van Blaricum in de praktijk ervaren (verzameld middels een online enquête in november/december 2016).

Uit het beeld dat hieruit is ontstaan zijn concrete doelstellingen geformuleerd. Het is van belang dat deze ambities en doelstellingen worden gedragen door bestuur en inwoners. Voorliggend rapport is daarom behandeld in de commissie op 14 februari 2017 (zie bijlage 3), waarna bijstelling en aanscherping heeft plaatsgevonden.

Deel B: Wensbeelden en maatregelen

De ambities en doelstellingen uit het eerste deel vormen het beleidskader, op basis waarvan een verdere concretisering heeft plaatsgevonden. Daartoe zijn de volgende zaken uitgewerkt:

- Uitwerking wensbeelden, structuren en routes per relevante doelgroep en/of thema.
- Formuleren oplossingsrichtingen en integrale afwegingen.
- Opstellen maatregelpakket.

Bij de verdere uitwerking is nauw samengewerkt met (een afvaardiging van) burgers en belangengroepen. Hiertoe heeft een stakeholdersavond plaatsgevonden op 4 april (zie bijlage 4), waarvoor in diverse partijen¹ zijn uitgenodigd. Het uiteindelijke resultaat is wederom voorgelegd aan alle stakeholders, door middel van een

¹ Brandweer, politie, veiligheidsregio, provincie, buurtverenigingen, B100, schoolbesturen, kerkbesturen, ziekenhuis, sportverenigingen, ondernemersvereniging TLN, EVO, VVN, Connexxion, Fietsersbond, ANBO, Adviesraad Sociaal Domein, Projectbureau Blaricummermeent, Natuurmonumenten, Gooisch Natuurreservaat, Agrarische Stichting, Oranjevereniging, Stichting Kunst en Cultuur, Stichting Karakteristiek Blaricum, Activiteitenfonds Blaricum, Historische Kring.



brede informatieavond op 27 juni 2017 (zie bijlage 5) en vervolgens voorgelegd tijdens de RTG in xx september 2017 (zie bijlage 6).



Deel A: Inventarisatie GVVP BLARICUM



2HUIDIGE SITUATIE

GVVP BLARICUM

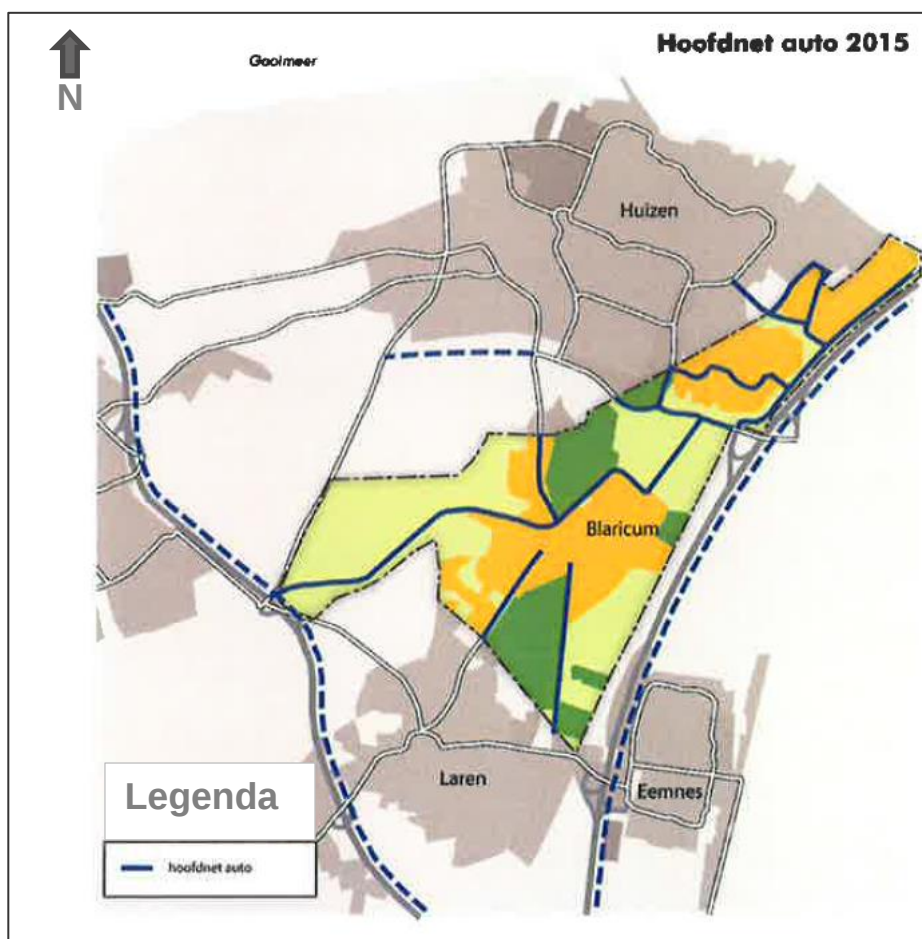
2.1 Verkeer

Gemotoriseerd verkeer

Blaricum kenmerkt zich als een rijke gemeente met veel vermogende inwoners dat leidt tot een hoog autobezit van 1,3 personenauto's per huishouden (bron: CBS). Dat is hoger dan de gemiddeldes van de andere BEL-gemeenten (1,2) en heel Nederland (0,9).

De ontsluiting van Blaricum is georiënteerd op de A1 en A27. De route naar de A1 leidt via de N526 Boissevainweg en Prins Hendriklaan. De A27 is bereikbaar via de Randweg Oost of de Eemnesserweg. De oude dorpskern wordt ontsloten via de Naarderweg, de Bergweg en Meentzoom, de Torenlaan, de Huizerweg, de Eemnesserweg en de Blaricummerweg.

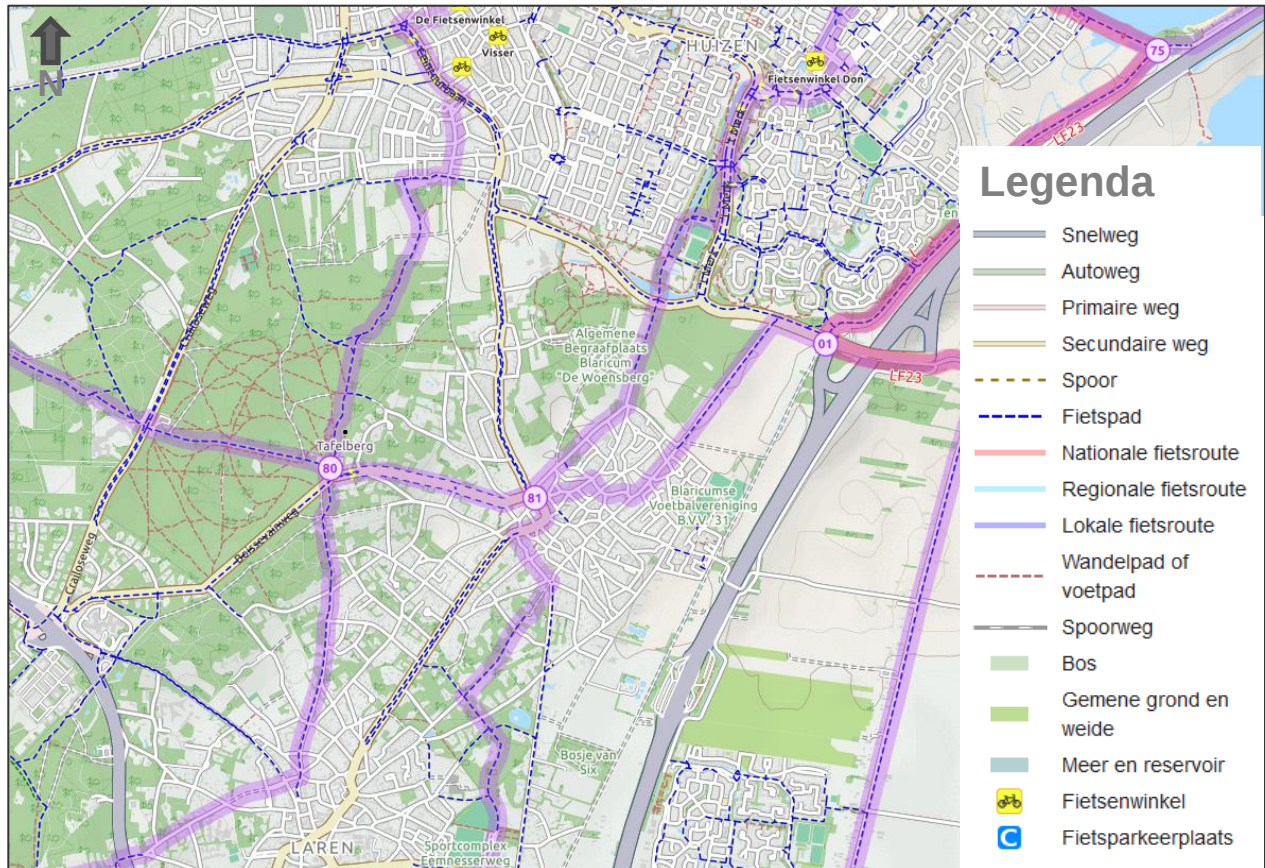
Aan de noordzijde ligt de wijk Bijvanck. De wijk wordt doorsneden door de gemeentegrens met Huizen. Deze wijk wordt ontsloten op 't Merk en aan de oostzijde op de Stichtseweg. De in aanbouw zijnde wijk Blaricummeent ten noordoosten van de Bijvanck wordt ontsloten via de Aristoteleslaan en Stroomzijde/Stichtseweg.



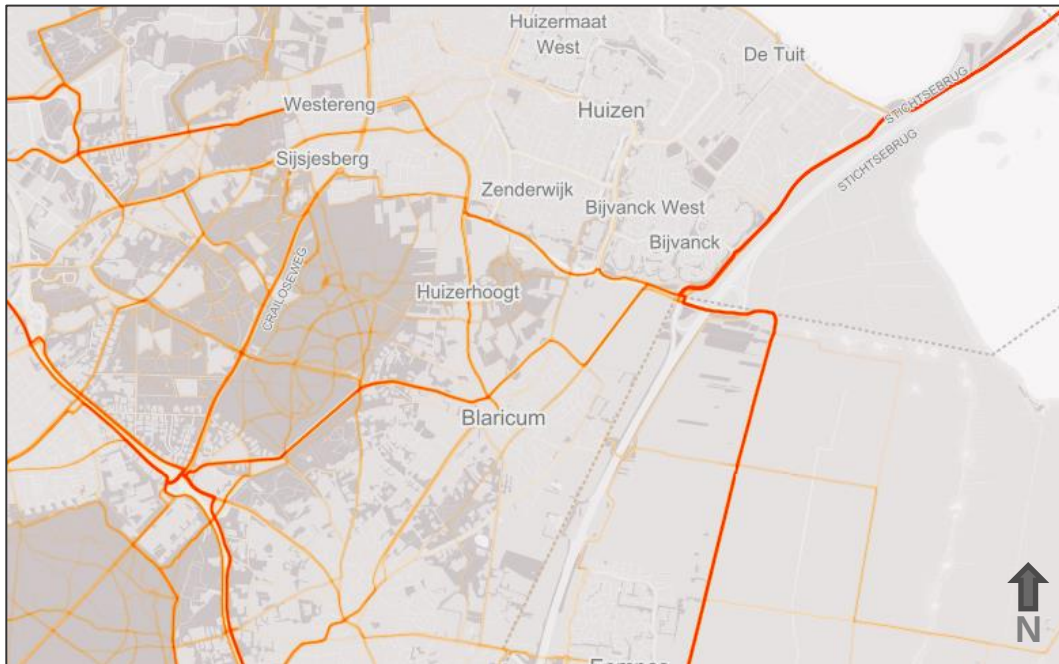
Figuur 2.1: Hoofdnet auto in de gemeente Blaricum. Bron: Verkeerscirculatieplan 2006.

Langzaam verkeer

De belangrijke gebiedsontsluitingswegen in Blaricum beschikken allemaal over aparte fietsvoorzieningen, met uitzondering van de Bergweg en Meentzoo. De wegen in de historische dorpskern hebben doorgaans een gemengd profiel en klinkerverharding, met beperkte aanwezigheid van aparte voetpaden. In de Bijvanck ligt een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer, dat aan alle zijden op het hoofdnetwerk wordt ontsloten. In de Blaricummermeent wordt op een aantal logische locaties aangesloten op het bestaande netwerk in de Bijvanck en Huizen. Een directe fietsverbinding tussen Blaricummermeent, Bijvanck en het oude dorp ontbreekt.



Figuur 2.2: Fietsnetwerk in de gemeente Blaricum. Bron: Openstreetmap.org.



Figuur 2.3: Intensiteit recreatief fietsgebruik gemeente Blaricum. Bron: Strava Heatmaps.

Openbaar vervoer

Vier keer per uur rijdt lijn 320 (R-Net) tussen Hilversum en Amsterdam Amstel, via de Carpoolplaats, Randweg Oost en 't Merk richting Huizen, waarna ook nog het Tergooi Ziekenhuis Blaricum wordt aangedaan. Verder rijdt twee keer per uur de regionale buslijn 108 tussen Hilversum en Huizen via de Torenlaan en Huizerweg naar Huizen, waarbij op Huizens grondgebied ook wordt gehalteerd op 't Merk. Op weekdagen rijdt, lijn 100, de eerste vier ritten vanaf Bussum enkel tot Huizen. Daar rijden deze ritten door als lijn 101 naar Blaricum en Hilversum.



Figuur 2.4: Buslijnnet Blaricum. Bron: Connexxion.



2.2 Verkeersveiligheid

Registratie van ongevallen

In de periode 2011 t/m 2015 zijn in totaal 71 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente Blaricum. Van die ongevallen vonden er 50 plaats op wegen die in beheer waren bij de gemeente Blaricum (en dus 21 op rijks-, provinciale en/of waterschapswegen). In bijlage 1 zijn de locaties weergegeven van de 22 ongevallen waarvan de locatie bekend is.

Uit de kaartbeelden wordt opgemaakt dat de ongevallen die zich hebben voorgedaan, zich verspreiden over de gemeente. Binnen de gemeente zijn er geen zogeheten blackspots. Wel wordt geconstateerd dat er op de Naarderweg drie ongevallen te betreuren zijn geweest, waarbij in twee gevallen slachtoffers zijn gevallen. In de hele gemeente zijn geen personen jonger dan 16 jaar betrokken geweest bij ongevallen. Er hebben zich van 2011 t/m 2015 in totaal 5 ongevallen voorgedaan waar een bromfietser bij betrokken is geweest, er zijn geen ongevallen geregistreerd met fietsers.

Dit zijn ongevallen die de politie heeft geregistreerd. Bij veel ongevallen, vooral die met uitsluitend materiële schade, komt tegenwoordig geen politie meer ter plaatse waardoor hier geen of slechts beperkte registratie van is. Het is zodoende niet (meer) mogelijk om trendanalyses uit te voeren. De ongevalsregistratie geeft echter geen aanleiding voor grote zorgen op het gebied van verkeersveiligheid.

Trends met invloed op verkeersveiligheid

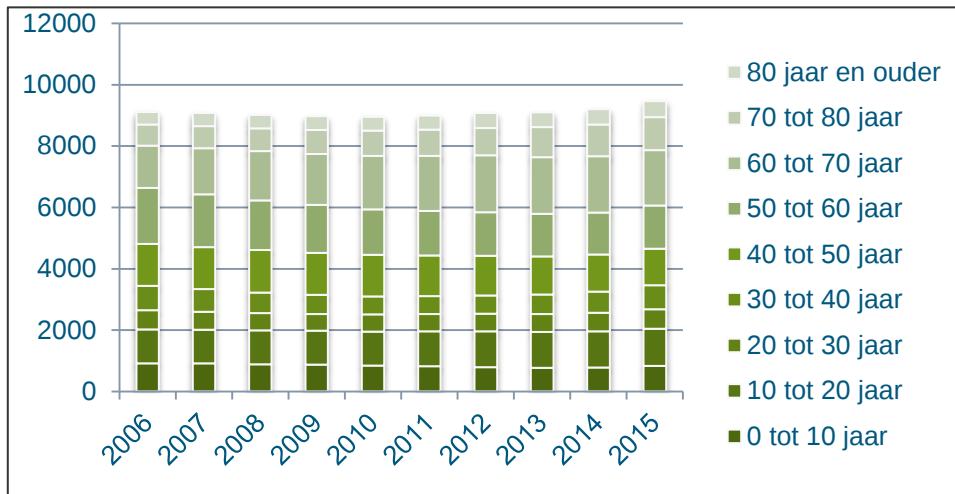
De elektrische fiets of e-bike wint al jaren aan positie. Het stoffige imago van de e-bike is afgeschud, waardoor er tegenwoordig ook door forenzen en zelfs middelbare schooljeugd gebruik van wordt gemaakt. De snelheden die gehaald worden met de e-bike zijn hoger dan met een normale fiets. De gevolgen van ongevallen zijn dan ook groter, voornamelijk onder ouderen.

In de afgelopen jaren is het gebruik van de smartphone in het verkeer (vooral tijdens het fietsen) toegenomen. Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Cijfers hierover zijn nog niet beschikbaar, evenals de verdeling tussen ouderen en jongeren en de precieze gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid. Weinig mensen geven na een ongeval eerlijk aan dat ze afgeleid waren door hun smartphone.

Educatie en communicatie zijn belangrijke middelen om gebruikers bewust te maken van de risico's van de e-bike en het smartphonegebruik in het verkeer.

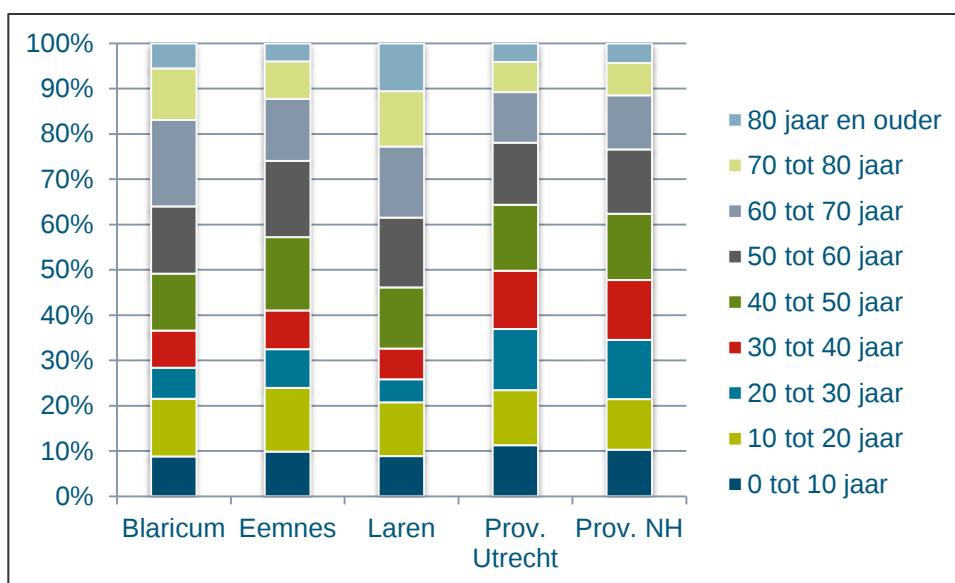
2.3 Demografie

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) kende de gemeente Blaricum in 2015 in totaal 9.467 inwoners. De ontwikkeling van de bevolkingsopbouw in de afgelopen jaren is weergegeven in figuur 2.5. Uit de figuur is op te maken dat de bevolking na enkele jaren van stagnatie sinds 2011 weer groei doormaakt. Na jaren van daling is er in 2015 ook voor het eerst weer een stijging te zien in het aantal inwoners jonger dan 60 jaar. Door de komst van de Blaricummermeent is de verwachting dat deze trend doorzet.



Figuur 2.5: Ontwikkeling bevolkingsopbouw Blaricum (bron: CBS).

De bevolkingsopbouw in 2015 is vergeleken met die van de andere BEL-gemeenten en de totalen voor beide provincies in figuur 2.6. Uit de figuur is op te maken dat meer dan 50% van de inwoners ouder is dan 50 jaar. Daarmee houdt Blaricum het midden tussen de andere BEL-gemeenten. In vergelijking met de totalen van beide provincies valt het relatief hoge aandeel ouderen op, maar in het bijzonder ook het lage aandeel inwoners tussen 20 en 40 jaar.



Figuur 2.6: Vergelijking bevolkingsopbouw 2015 (bron: CBS).



Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) voorspelt in Blaricum richting 2030 een sterke groei van de bevolkingsomvang van 10% of meer. De vergrijzing zet naar verwachting door. Het aandeel van de bevolking dat naar verwachting in 2030 de AOW-leeftijd heeft bereikt bedraagt 20-25%. Dat komt overeen met het gemiddelde in Nederland. Tegelijkertijd wordt er ook een sterke groei (10% of meer) van het aantal inwoners van 4 tot 12 jaar verwacht in Blaricum. De vergrijzing vraagt om extra aandacht voor de minder mobiele inwoners. Door de groei van het aantal schoolgaande kinderen is het ook wenselijk om aandacht te hebben van de verkeersveiligheid van deze doelgroep, bijvoorbeeld in de schoolomgeving en op schoolroutes.



3 BELEIDSKADERS EN ONTWIKKELINGEN GVVP BLARICUM

In het kader van beleid en ontwikkelingen in en rondom de gemeente Blaricum zijn de vigerende plannen doorgenomen. Uit deze plannen zijn de relevante stukken in de onderstaande paragrafen opgenomen.

3.1 Nationale en regionale beleidskaders

Nota Mobiliteit (2004)

Het nationale verkeer- en vervoersbeleid is vastgelegd in de nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM 2004), waarin de doelen en kaders voor het verkeer- en vervoersbeleid tot 2020 worden beschreven. Het gaat er vanuit dat mobiliteit, zowel van personen als van goederen, een voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Het landelijk beleid is niet meer per definitie gericht op het tegengaan van de groei van de automobilititeit, maar eerder op het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven. Het hoofddoel is het verbeteren van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het Rijk propageert en stimuleert daarom het selectief aanbieden van verschillende soorten bereikbaarheid, afhankelijk van behoefte, plaats en tijd. De verantwoordelijkheid, de middelen en de bevoegdheden voor dit beleid worden op een steeds decentraler niveau neergelegd. Dat geldt zowel voor de aanleg van infrastructuur en het openbaar vervoer als ook voor bijvoorbeeld een regionaal afgestemd parkeer- en fietsbeleid. Het verkeersveiligheidsbeleid blijft gericht op het terugdringen van het aantal verkeersdoden en –gewonden, met een ambitieuze doelstelling van maximaal 750 doden en 12.250 gewonden in 2020. Nu de wegcategorisering conform Duurzaam Veilig ver is gevorderd komt de nadruk meer op de inrichting conform Duurzaam Veilig en educatie en handhaving te liggen.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

In 2012 is de nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In deze Structuurvisie wordt ingezet op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren. De gemeente valt binnen de Noordvleugel van de Randstad. Relevante ontwikkeling is met name het mogelijk maken van de drievoudige schaalessprong in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer (woningbouw, infrastructuur en groen/blauw), samen met betrokken overheden (RRAAM).

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Noord-Holland

De looptijd van het PVVP is inmiddels verlopen. In de nog op te stellen Omgevingsvisie wordt een geactualiseerde beleidsvisie opgenomen. Vooralsnog blijft het PVVP van kracht, waardoor er wordt ingezet op continuering van de uitbreiding van het wegennet en het efficiënter gebruik van alle netwerken tezamen. De speerpunten die in het PVVP zijn geformuleerd zijn ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement, impuls fiets, hoogwaardig openbaar vervoer, verkeersmanagement en ICT, aanpak goederenvervoer en invloed op ruimtelijke ontwikkelingen.

De nieuwe omgevingswet

De omgevingswet heeft enige gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere burgers te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de burger aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming.

De nieuwe omgevingswet is toe te passen op onder andere de mogelijk toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld de verder ontwikkeling van de Blaricumse gemeente, herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet medio 2020 (de invoering van de wet is recent uitgesteld), maar ook daarvoor kan de gemeente ervoor kiezen om de burger meer te laten participeren in projecten (zie bijlage 8).

3.2 Regionale infrastructurele ontwikkelingen

Verbreding A27/A1

Rijkswaterstaat gaat maatregelen nemen op de A27/A1. De A27 tussen Utrecht-noord en knooppunt Eemnes krijgt een extra rijstrook in beide richtingen. Ook wordt er een ruimtereservering gedaan voor een eventuele toekomstige uitbreiding, komt er een spitsstrook van Utrecht-noord tot aansluiting Bithoven en wordt de aansluiting Hilversum aangepast. Op de A1 tussen aansluiting Bunschoten-Spakenburg en knooppunt Eemnes worden er in beide richtingen 2 rijstroken toegevoegd. Er komen nieuwe geluidsschermen langs de A27, tussen aansluiting Hilversum en knooppunt Eemnes en op de A1 ter hoogte van aansluiting Baarn-noord. Het wegvak A27 ten noorden van knooppunt Eemnes valt buiten de scope van dit project en wordt voorlopig niet verbreed.

De werkzaamheden starten voorjaar/zomer 2017, met lichte verkeershinder. Vanaf voorjaar/zomer 2017 tot 2018 wordt het werk geïntensiveerd en kan extra verkeershinder ontstaan.

MIRT verkenning A1 Muiderberg - Eemnes

Onderzoek wijst uit dat de A1 tussen Muiderberg en Eemnes op termijn een knelpunt gaat vormen. Het wegvak is daarom als verkenning opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het onderzoeksgebied is de 'ruit' Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. De bereikbaarheidsopgave is in het onderzoeksgebied onlosmakelijk verbonden met opgaven en ambities op het gebied van economie en landschap. Daarom worden voor deze thema's ook de opgaven en ambities onderzocht. Het onderzoek loopt tot begin 2017. Dan maken betrokken partners afspraken over de invulling van het vervolgtraject voor de korte (2020), middellange (2028) en langere termijn (na 2028).

Programma VERDER

In VERDER werken gemeenten, provincie en het rijk samen om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Het programma richt zich vooral op de driehoek A1, A27, A28. Onderdeel van het programma zijn onder andere de planstudies naar A27/A1, de Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken. Daarnaast is een regionaal maatregelpakket opgesteld, bestaande uit maatregelen voor fiets, OV en onderliggend wegennet. Er zijn geen maatregelen gepland in (de directe omgeving van) Blaricum.

3.3 Lokale beleids- en afsprakenkaders

Convenant Vrachtverkeer en uitwerking binnenstedelijke routes en maatregelen (2013)

In juli 2013 is het convenant vrachtverkeer ondertekend tussen de regio Gooi en Vechtstreek en de vervoersorganisaties TLN en EVO. Partijen spreken daarin met elkaar af het vrachtverkeer (vanaf 3,5 ton) en de stedelijke bevoorrading in de regio Gooi en Vechtstreek zoveel als in ieders mogelijkheden ligt in goede logistieke banen te leiden met inachtneming van randvoorwaarden als veiligheid en leefbaarheid (i.c. duurzaamheid) met een looptijd van 2 jaar. Als uitwerking daarvan heeft gemeente Blaricum in 2015 de binnenstedelijke routes en maatregelen vastgesteld, waaronder realisatie van een logistiek ontkoppelpunt, wijziging routing van slibtransport RWZI, onderzoek mogelijkheid vrijliggend fietspad Blaricummerweg², onderzoek openstellen Blaricummerweg voor vrachtverkeer, aanleg van een laad- en losplaats langs de Huizerweg, het verbeteren van de hoek Schoolstraat/Middenweg en de bocht Blaricummerweg-Meentzoom (in geval van openstellen Blaricummerweg).

Collegeakkoord 2014-2018

In 2014 is een coalitie gevormd tussen Hart voor Blaricum, De Blaricumse Partij en het CDA. In het coalitieakkoord is de beleidsmatige koers neergelegd voor de periode 2014 – 2018. Handhaving wordt als middel ingezet bij de ingestelde blauwe zone, de aanwezigheid van zichtbelemmerende hagen op kruispunten

² Gemeente Blaricum, convenant vrachtverkeer, voorstel voor binnenstedelijke routes en maatregelen, 9 december 2014.



en te hoge snelheden. Er zal onderzoek worden gedaan naar de wenselijkheid van 50 km/uur op de Blaricummerweg en Randweg. De positie van fietsers en voetgangers dient verbeterd te worden, bijvoorbeeld op 't Merk, de Randweg, de Bergweg en de Blaricummerweg. Er zal in het oude dorp onderzoek worden gedaan naar de wenselijkheid van vlakke wandelstroken aan één zijde van de weg. Er wordt een onderzoek aangekondigd naar inpassing van zebrapaden bij scholen in het Dorp en Bijvanck. Tenslotte zijn er maatregelen gewenst om de overlast van zwaar verkeer in het dorp te verminderen.

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

De gemeente heeft onlangs een beleid vastgesteld voor het aanbrengen van oplaadinfrastructuur en reserveren van parkeerplaatsen t.b.v. het opladen van elektrische voertuigen. Als er behoefte is aan oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte kan er daartoe een aanvraag bij de gemeente worden ingediend. Er worden alleen openbare laadpalen geplaatst van de MRA (Metropool Regio Amsterdam). De gemeente bepaalt wel het plaatsbeleid van de palen. Iedere paal heeft een reikwijdte van circa 300 meter.

3.4 Lokale ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen

Blaricummermeent

Aan de noordzijde van Blaricum wordt een nieuwe woonwijk van in totaal ca. 1000 woningen gerealiseerd. De woonwijk wordt van de A27 gescheiden door ca. 7 hectare bedrijvenpark. De Floris V Dreef vormt de centrale ontsluitingsweg door de weg, die de verbinding legt met de Aristoteleslaan en Stroomzijde. Het fietsnetwerk sluit op een aantal logische locaties aan op het bestaande netwerk in de Bijvanck en Huizen. Direct langs de A27 is een ruimtereservering gedaan voor een eventuele toekomstige aanleg van een HOV verbinding tussen Almere en Utrecht.

HOV in 't Gooi

De provincie investeert in een Hoogwaardige OV verbinding tussen Hilversum en Huizen. De route volgt vanuit Hilversum de spoorlijn richting Amersfoort en loopt vervolgens via de A27. Via de aansluiting Blaricum rijdt de bus naar de te realiseren bushalte en carpoolplaats aan de Stichtseweg, waar ruimte komt voor tot 75 parkeerplaatsen (conform herziene afspraken). De bus volgt de route Stichtseweg en Stroomzijde naar Huizen.

Trajectaanpak groot onderhoud N526, gemeente Blaricum

Er staat voor 2017 groot onderhoud gepland op de N526 (Boissevainweg). Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt er meer ruimte tussen het fietspad en de rijbaan gecreëerd en worden faunamaatregelen aangebracht.



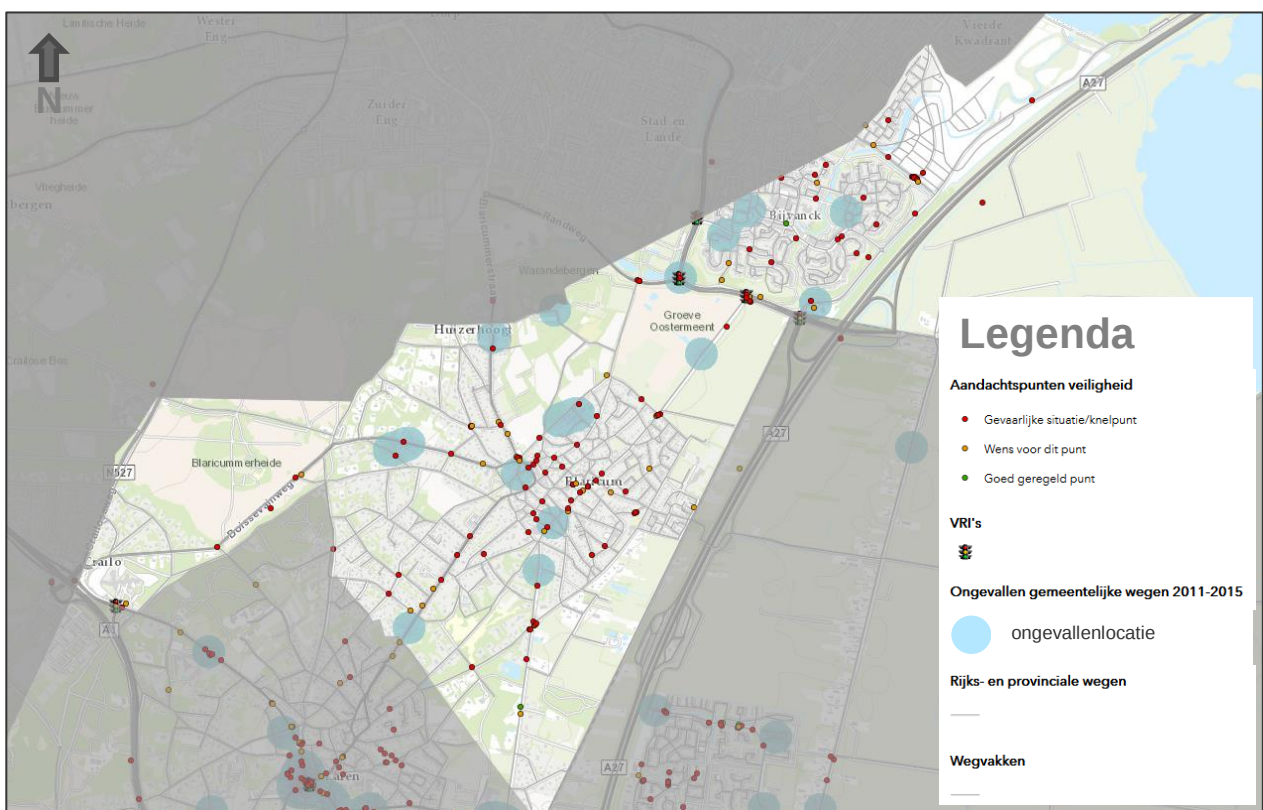
4 KNELPUNTEN GVVP BLARICUM

4.1 Inleiding

Inwoners van Blaricum hebben tussen half november en eind december 2016 de mogelijkheid gehad om wensen en knelpunten door te geven via een digitale kaart³. Op de kaart zijn de locaties van knelpunten en wensen doorgegeven en voorzien van waarbij een omschrijving is toegevoegd. De punten op de kaart zijn vooral knelpunten in de ogen van de burgers van Blaricum. Nadat iedere burger input heeft gegeven, zijn alle punten in diverse categorieën in te delen. De meeste klachten gingen over verkeersveiligheid, snelheid van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Onder andere deze categorieën zijn in de volgende paragrafen opgenomen. De aflopende volgorde van de paragrafen is gebaseerd op de hoeveelheid knelpunten welke per categorie zijn ingedeeld.

4.2 Verkeersveiligheid

De benoemde knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid in Blaricum gaan over onoverzichtelijke situaties op wegvakken, bogen en op kruispunten. Vaak noemen de burgers deze vanwege slecht zicht door onder andere begroeiing. Daarnaast worden vaak onveilige situaties genoemd voor fietsers en/of kinderen. De locaties welke het meest zijn benoemd zijn het kruispunt Schapendrift – Eemnesserweg en het kruispunt Stroomzijde – Frits V Dreef. Een overzicht van de benoemde locaties is te zien in onderstaande kaart in figuur 4.1.

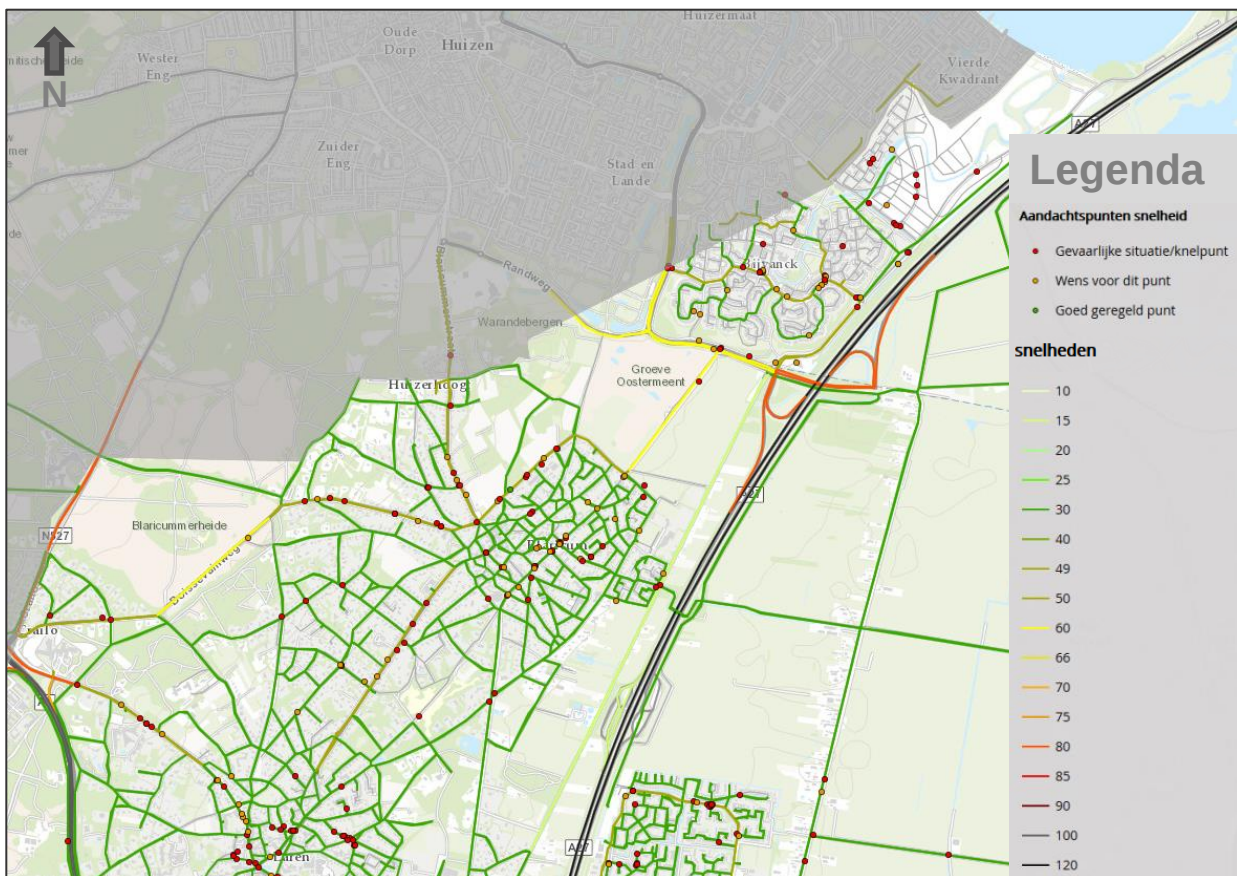


Figuur 4.1: Verkeersveiligheid in de gemeente Blaricum.

³ http://www.geosolutions.nl/sites/BEL_Combinatie/

4.3 Snelheid

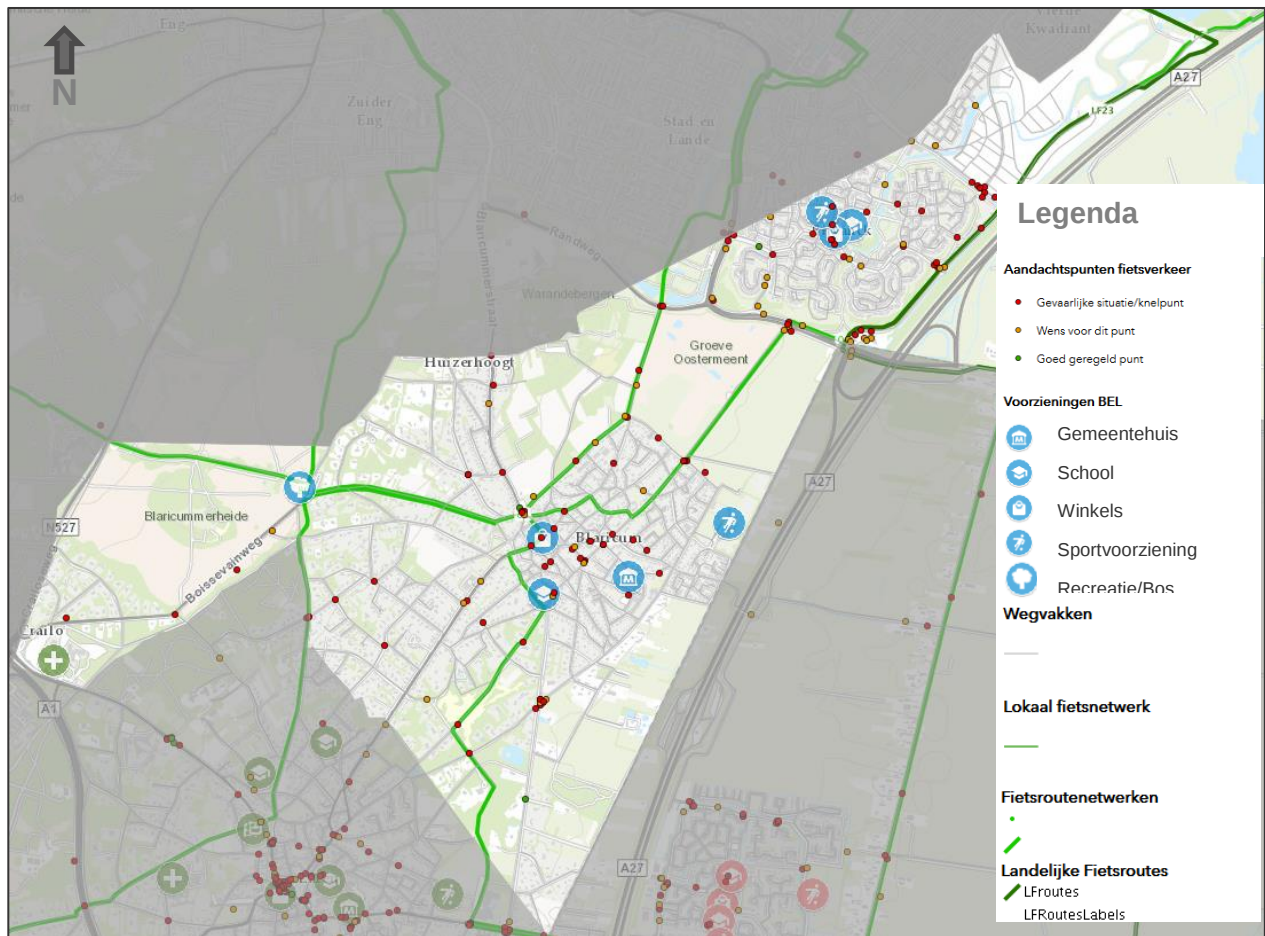
Op het gebied van snelheid zijn voornamelijk de overschrijding van de maximum snelheid en het gevaar voor andere weggebruikers benoemd. Burgers doen bij deze meldingen ook vaak suggesties om de snelheid te reduceren, zoals het aanleggen van drempels en het plaatsen van flitspalen. De locaties waar snelheidsoverlast het meest wordt ervaren zijn de Torenlaan, het oude dorp en de Floris V Dreef. De Floris V Dreef is op het moment van de inventarisatie nog in ontwikkeling. Een overzicht van de snelheidsknelpunten is op onderstaande figuur 4.2 opgenomen.



Figuur 4.2: Snelheden en knelpunten in gemeente Blaricum.

4.4 Fiets

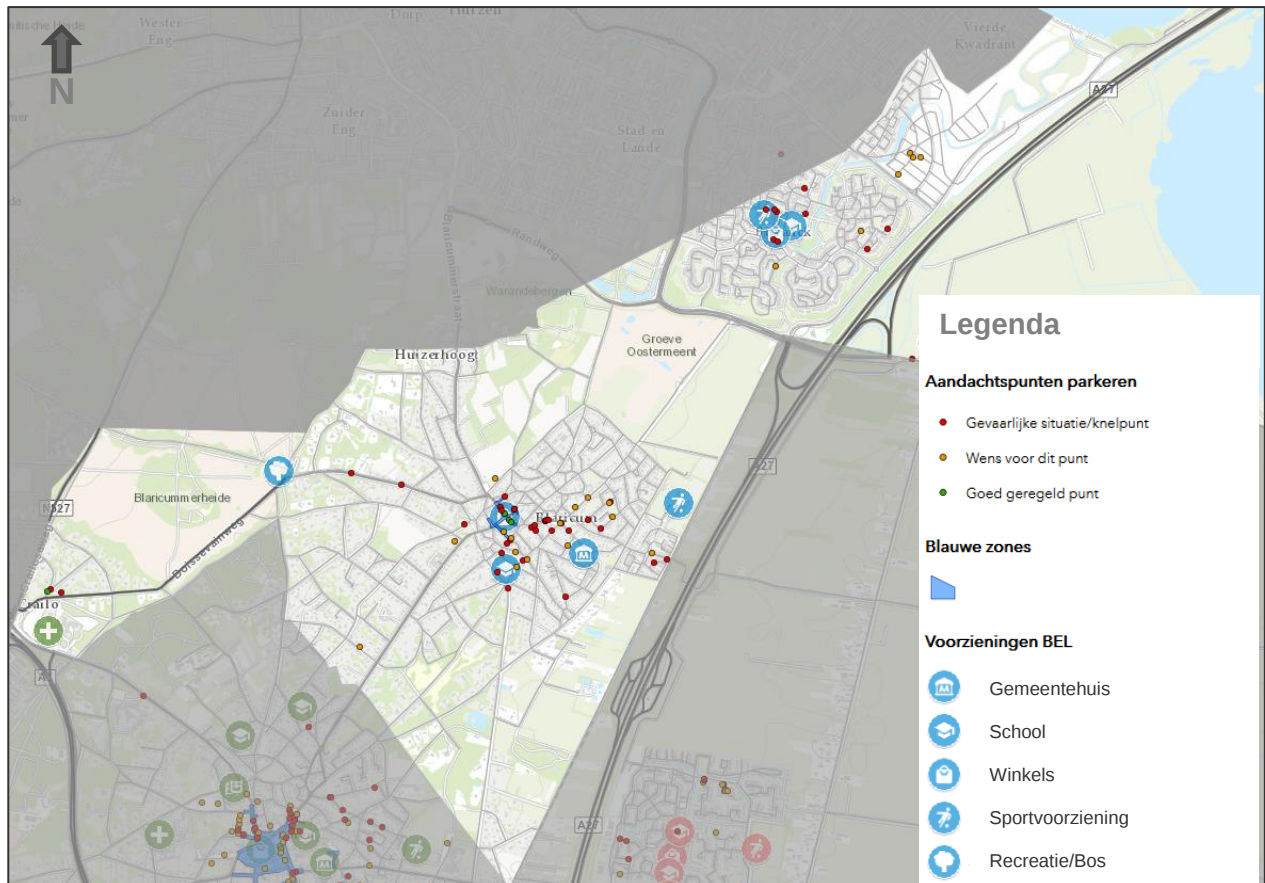
Voor de fiets zijn er vooral knelpunten benoemd zoals slechte oversteekvoorzieningen en slecht onderhouden fietsinfrastructuur. Daarnaast vinden weggebruikers dat fietsers slecht zichtbaar zijn wanneer deze op de weg fietsen. Indirect is dit gevaarlijk voor de fietser zelf. De locaties waar de fietsknelpunten naar voren komen zijn kruispunt Schapendrift – Eemnesserweg, het Franse pad, de Naarderweg, de Stichtseweg en de kruispunten Stroomzijde – Floris V Dreef en 't Merk – Viersloot. Ook het ontbreken van een goede fietsschakel tussen de Blaricummermeent en Blaricum oude dorp wordt als knelpunt aangegeven. Tot slot is er de opmerking dat een fietsvoorziening ontbreekt langs de Bergweg. Alle locaties van de knelpunten voor de fiets zijn in onderstaande figuur 4.3 te zien.



Figuur 4.3: Fietsknelpunten in gemeente Blaricum.

4.5 Parkeren

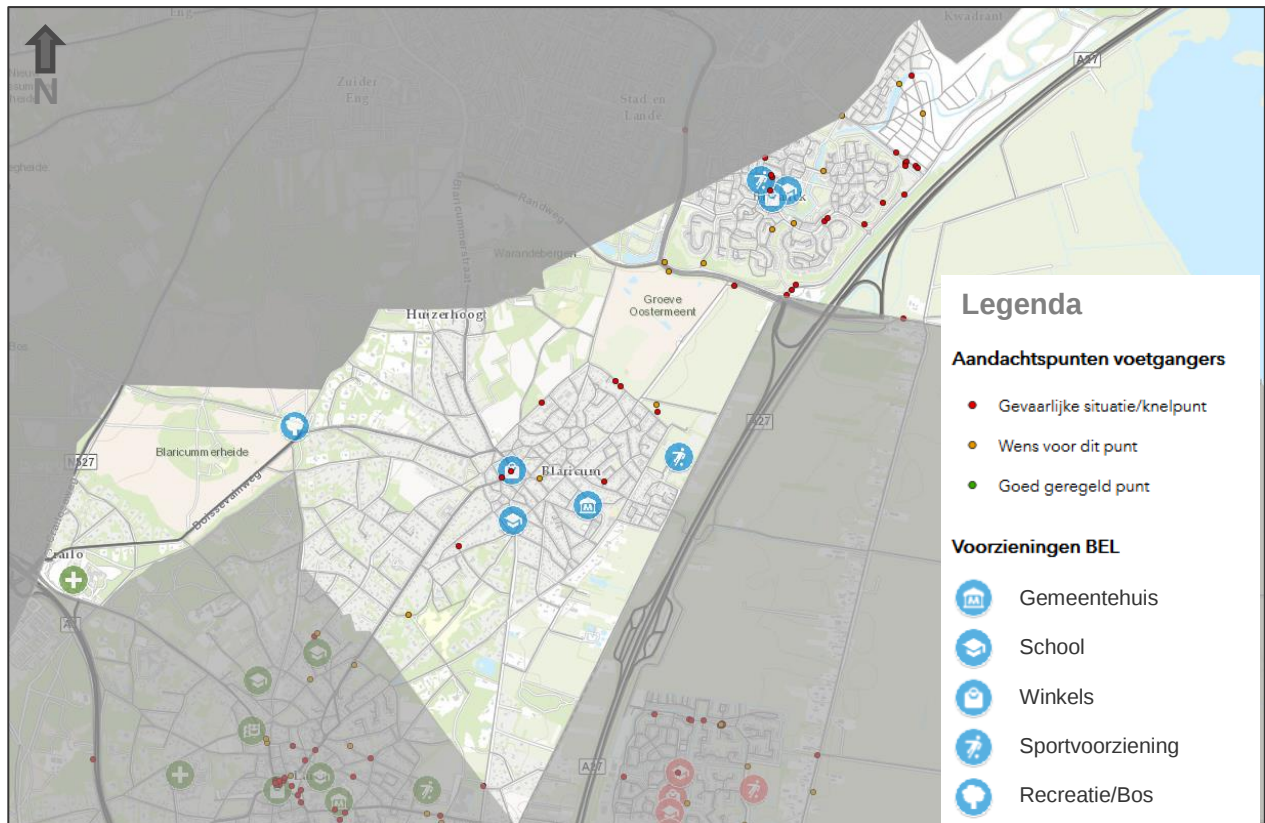
Volgens de inwoners van Blaricum zijn er veel fout- en langparkeerders te vinden. Veel reacties vragen om extra parkeerplaatsen. De meeste parkeerknelpunten zijn benoemd rondom het oude dorp, waaronder de Brinklaan en Middenweg (net buiten de blauwe zone). De komst van de blauwe zone wordt over het algemeen als positief ervaren, waarbij wel regelmatig de kanttekening wordt geplaatst dat de handhaving beter moet. De overige locaties zijn ook in onderstaande kaart 4.4 opgenomen.



Figuur 4.4: Parkeerknelpunten in de gemeente Blaricum.

4.6 Voetgangers

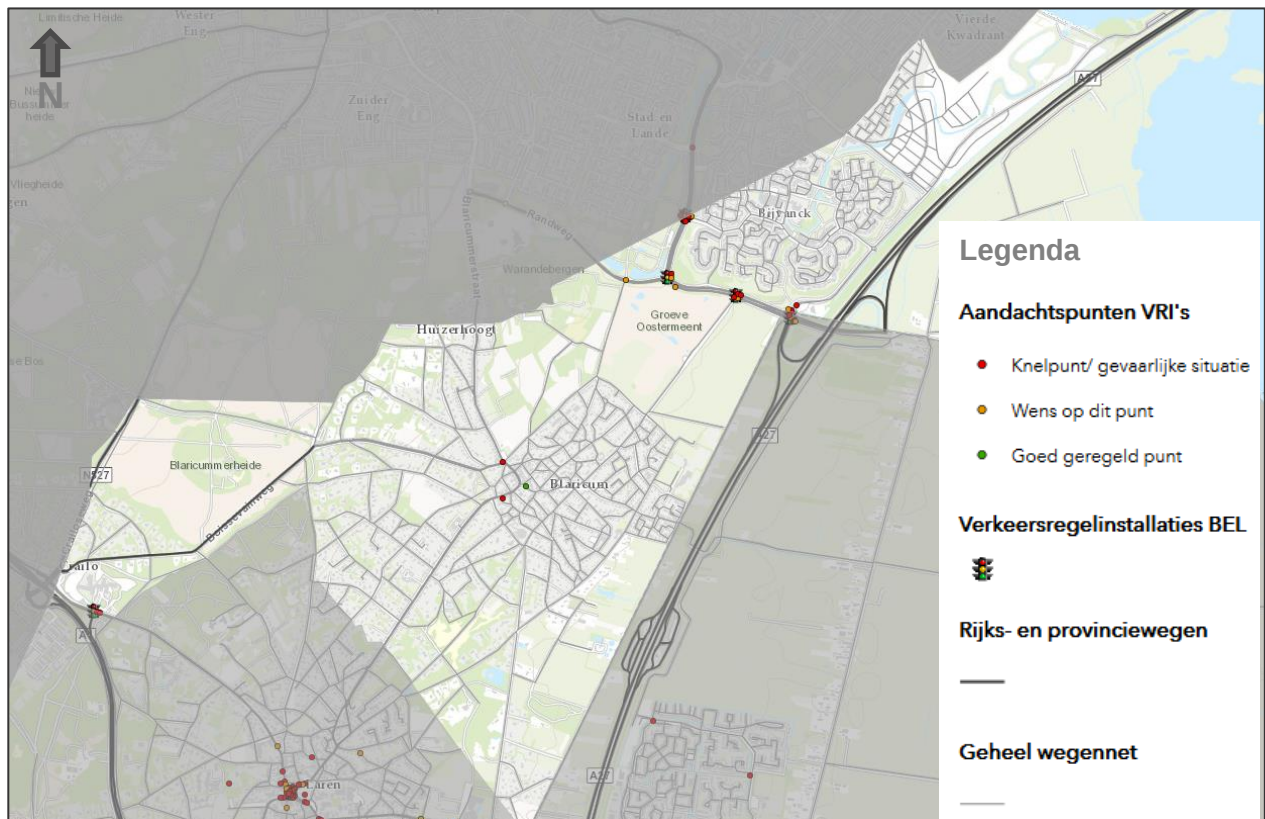
Voetgangers hebben volgens een aantal inwoners weinig tot geen voorzieningen zoals paden en oversteekplaatsen. Wanneer deze voorzieningen er wel zijn, zijn deze volgens de bewoners slecht onderhouden en maken (brom)fietzers hier ook veelvuldig gebruik van. De meest genoemde locatie waar voetgangers in het gedrang zijn is het kruispunt Stroomwijze – Floris V Dreef. De overige locaties zijn ook in onderstaande kaart 4.5 opgenomen.



Figuur 4.5: Knelpunten voor voetgangers in de gemeente Blaricum.

4.7 Verkeersregelininstallaties

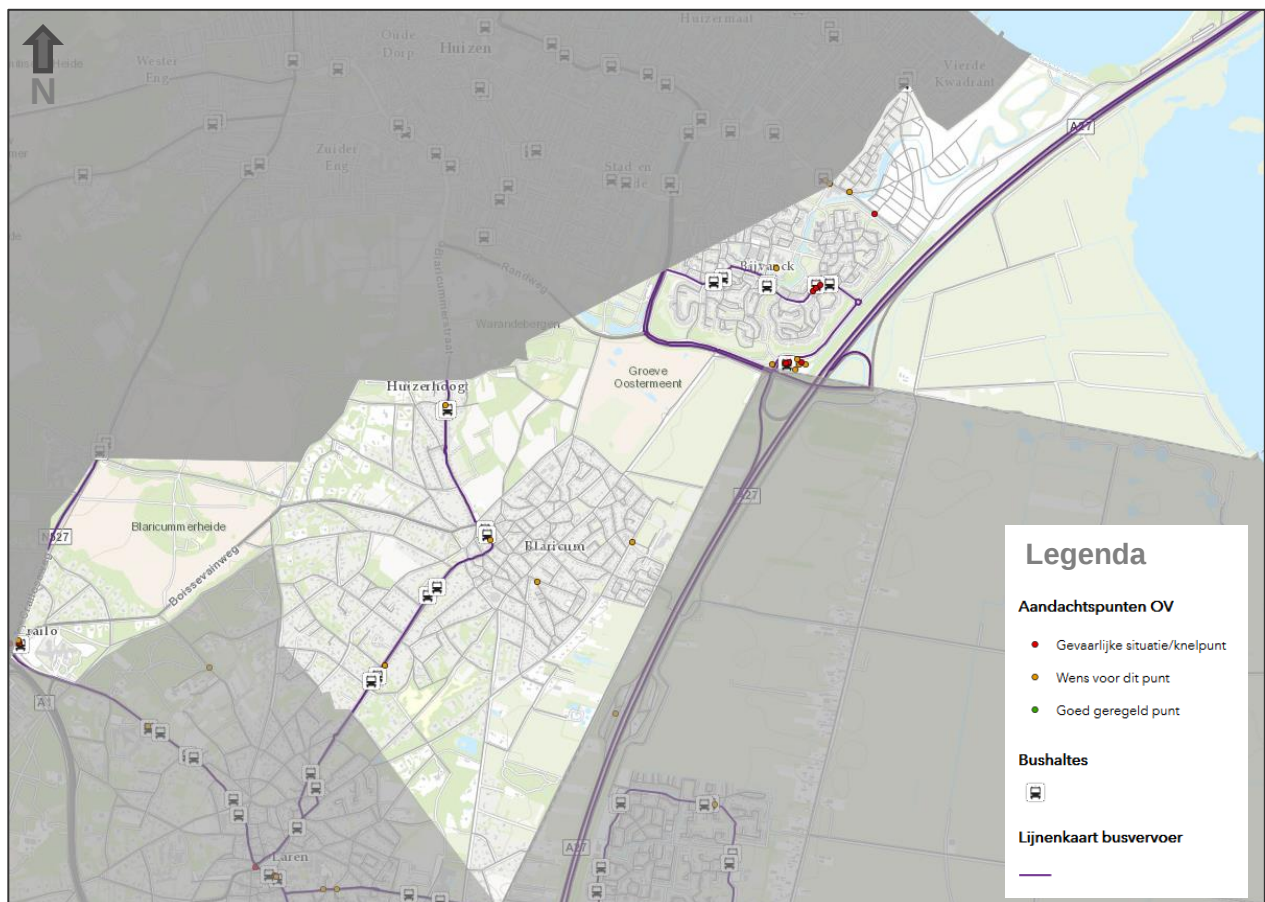
Een aantal inwoners van Blaricum gaven als knelpunt aan dat voor de verkeersregelininstallaties (VRI's) vaak lange wachtrijen voertuigen staan. Dit is voornamelijk op het kruispunt 't Merk – Viersloot en de VRI bij de afrit A27 – Randweg – oost. Op sommige locaties wordt juist om plaatsing van een VRI gevraagd. Een overzicht van meldingen over VRI's zijn in onderstaande kaart 4.6 opgenomen.



Figuur 4.6: VRI knelpunten in Blaricum.

4.8 Openbaar Vervoer

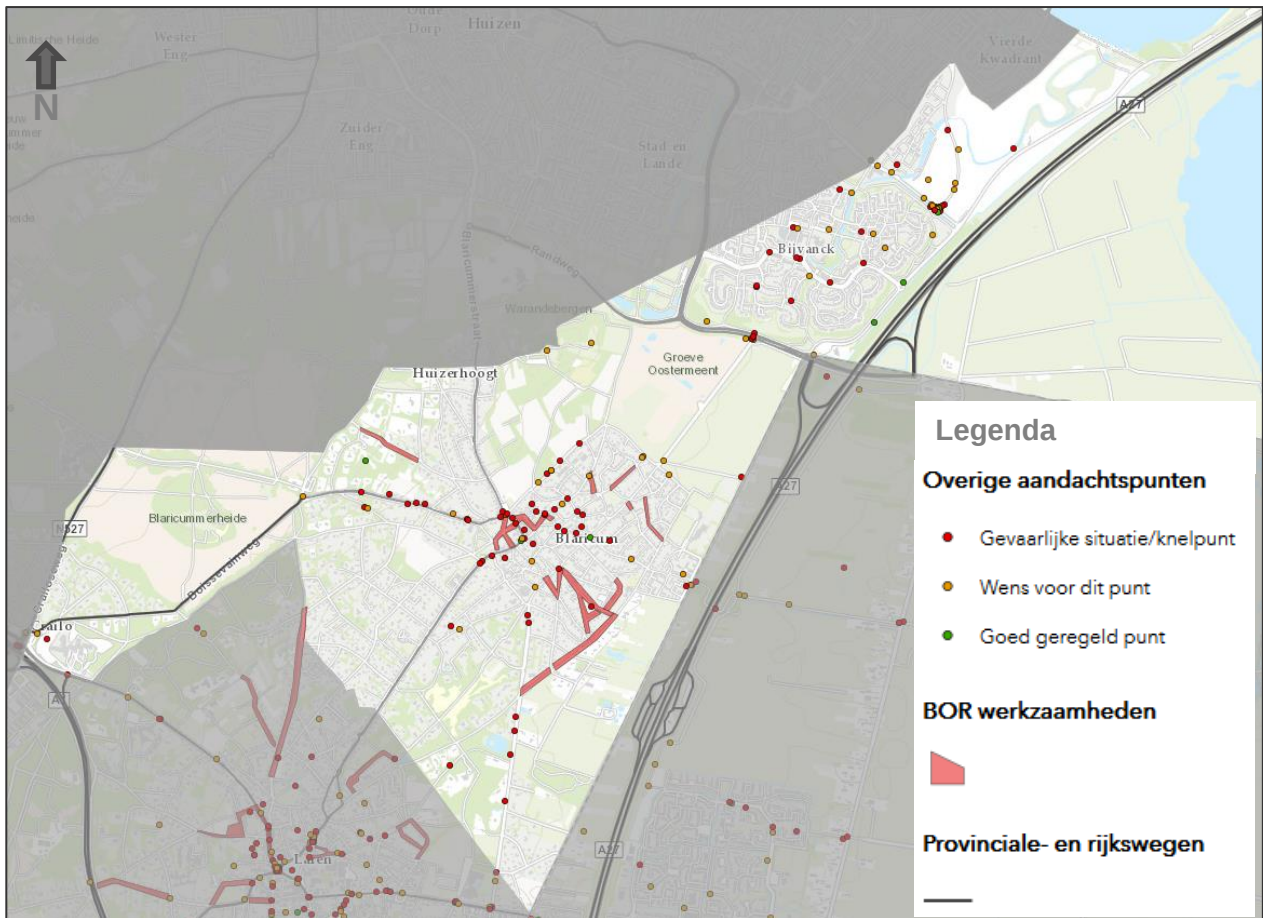
Op het gebied van openbaar vervoer vinden inwoners voornamelijk dat de frequentie van het OV te laag is. Daarnaast zien zij graag betere verbindingen naar onder andere naar Hilversum en Utrecht. De locaties waar OV knelpunten zijn benoemd worden in de onderstaande figuur 4.7 weergegeven.



Figuur 4.7: Openbaar vervoer knelpunten in de gemeente Blaricum.

4.9 Overig

Er zijn ook veel knelpunten en wensen ingevoerd die niet in de eerder genoemde categorieën zijn in te delen. Deze knelpunten zijn als “overig” gekenmerkt. De meeste punten uit deze categorie gaan over vrachtverkeer, of het instellen van eenrichtingsverkeer als oplossing voor smalle/drukke wegen. Ook is een aantal keer de hoogte van de heggen genoemd als knelpunt, vaak ook in relatie tot de verkeersveiligheid. De locaties van de knelpunten zijn in de onderstaande kaart 4.8 opgenomen.



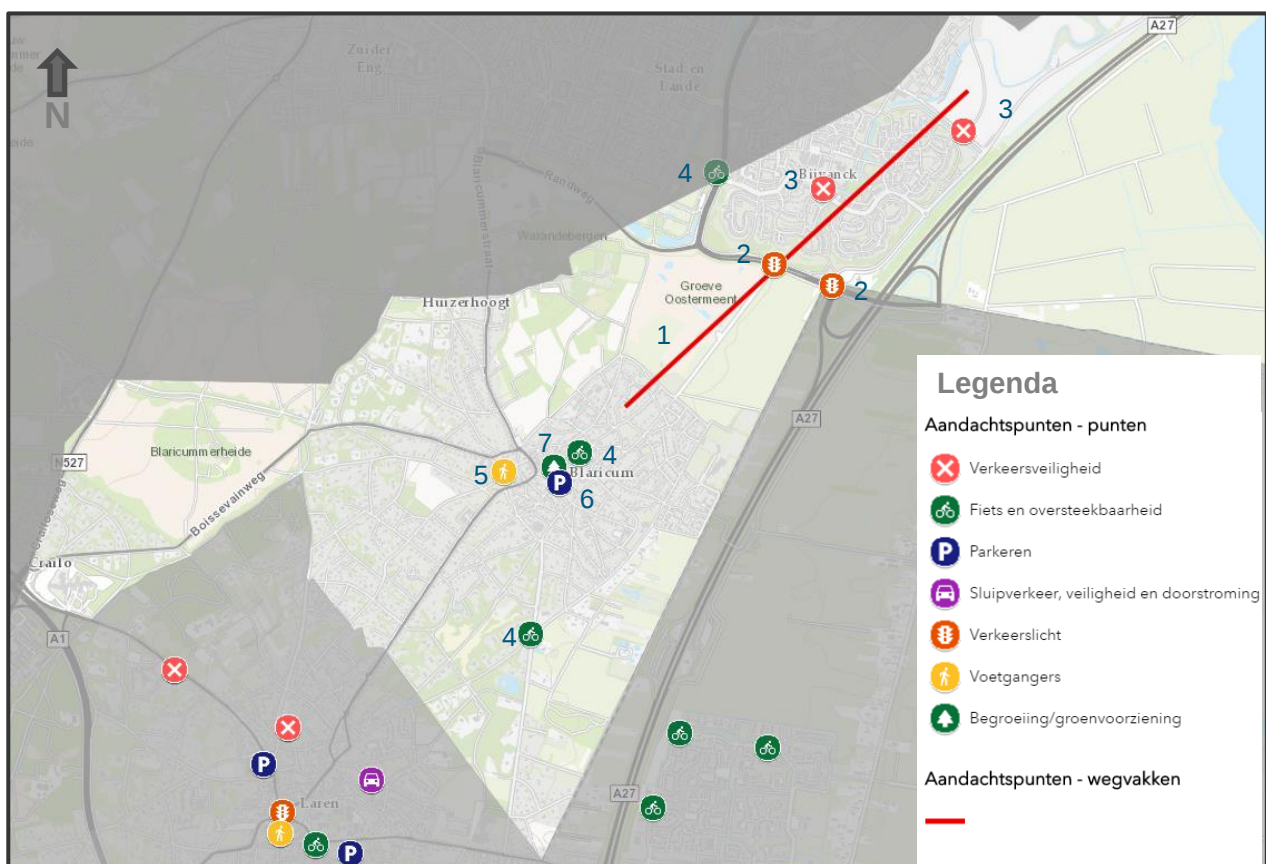
Figuur 4.8: Overige knelpunten en toekomstige ontwikkelingen in de gemeente Blaricum.

4.10 Samenvatting aandachtspunten

In de vorige paragrafen is specifiek per modaliteit aangegeven welke aandachtspunten aanwezig zijn. De aandachtspunten vormen samen met de ambities en de daaruit voorkomende wensbeelden de basis voor de maatregel en.

Een samenvatting van de aandachtspunten is in de volgende figuur globaal weergegeven. Bij het opstellen van de maatregelen is teruggegrepen op de lijst van knelpunten per vervoerswijze en de wensbeelden:

1. Ontbrekende fietsverbinding oude dorp – Bijvanck – Blaricummeerment.
2. Oversteekbaarheid voor fiets en rechtsafverbod bij VRI Randweg – Oost.
3. Verkeersveiligheid (op verschillende locaties waaronder);
De Noord – Uilebord en de Gordiaanse Knoop.
4. Fietsveiligheid op de fietsverbindingen waaronder:
Schapendrift/Eemnesserweg, Franse Pad en 't Merk.
5. Voorzieningen voor voetgangers in het oude dorp.
6. Parkeren ten oosten van de Blauwe Zone.
7. Begroeiing oude dorp.



Figuur 4.9: Samenvattingskaart van de knelpunten in Blaricum.



5 EVALUATIE VERKEERSCIRCULATIE- EN PARKEERBELEIDSPLAN GVVP BLARICUM

In het Verkeerscirculatieplan 2007 en Parkeerbeleidsplan 2009 zijn beleidsdoelstellingen vastgesteld en zijn maatregelpakketten samengesteld. Om de doelmatigheid van het gevoerde beleid te toetsen is nagegaan in hoeverre de maatregelen uit het actieprogramma zijn uitgevoerd en of daarmee de doelstellingen zijn gehaald. Een uitgebreider overzicht is opgenomen in bijlage 2.

5.1 Hoofdnet auto

Er zijn 30 km/uur maatregelen in het oude dorp uitgevoerd. Ook zijn er maatregelen tegen hard rijden gerealiseerd op de Schapendrift en Eemnesserweg. Uit de eerste evaluatie⁴ blijkt echter dat de inrichting van de Eemnesserweg nog niet optimaal is. Verbetering is mogelijk, verdere evaluatie is wenselijk.

Het proces om tot een doorgetrokken Randweg in westelijke richting te komen is gestrand. Verbetering van (de toegangsweg tot) de sportvelden Oostermeent is gerealiseerd.

5.2 Hoofdnet OV

De acties uit 2007 waren vooral gericht op de Stichtselijn, tussen Almere en Utrecht (/Hilversum). De plannen voor HOV in 't Gooi zijn hier min of meer voor in de plaats gekomen.

5.3 Hoofdnet fiets

Veel van de beoogde maatregelen op het fietsnetwerk zijn uitgevoerd. Bij de diverse herinrichtingen is speciale aandacht besteed aan de kwetsbare verkeersdeelnemers. Langs de Stichtseweg zijn fietsvoorzieningen aangelegd, voor de verlengde Aristoteleslaan is dat onderdeel van de plannen Blaricummermeent. De Naarderweg is uitgevoerd met vrijliggende fietspaden. De gemeente Huizen heeft een veilige fietsoversteek gerealiseerd bij de Randweg Midden. Er wordt op dit moment onderzoek uitgevoerd naar een mogelijk fietsbrug, om de fietsroutes tussen Blaricummermeent, Bijvanck en het oude dorp goed op elkaar aan te sluiten.

Er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen gerealiseerd langs de Bergweg. Los van het ad-hoc aanbod van verkeerseductie zijn er onvoldoende (structurele) acties ondernomen om de verkeersveiligheid in schoolomgevingen te verbeteren. Dit onderwerp heeft inmiddels wel bestuurlijke aandacht en prioriteit.

5.4 Parkeren

De parkeerproblematiek in de oude dorpskern is voortvarend aangepakt door een blauwe zone in te voeren. Ook wordt er een Kiss & Ride voorziening gerealiseerd bij het Tergooi Ziekenhuis, als onderdeel van de aanpassingen aan de N526. In de planvorming voor HOV 't Gooi is opwaardering van de carpoolplaats bij het busstation voorzien. Er zijn afspraken gemaakt over de bevoorrading van de nieuwe winkels in het winkelcentrum Bijvanck. In het oude dorp is dit echter nog niet van de grond gekomen.

⁴ Evaluatie verkeerskundige effecten van de reconstructie van de Blaricummertolleen te Laren en de Eemnesserweg te Blaricum, 19 januari 2016.



6 VERTALING NAAR
AMBITIES EN DOELSTELLINGEN

GVVP BLARICUM

In het op te stellen GVVP worden de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoersbeleid voor de komende jaren geschetst. Aan de hand van het GVVP kunnen belangenafwegingen worden gemaakt en verkeersmaatregelen worden bepaald. Het beleid speelt ook in op ruimtelijke ontwikkelingen.

6.1 Visie en doelstelling

Als basis voor het GVVP zijn doelstellingen gedefinieerd. Deze worden afgeleid vanuit de voorgaande hoofdstukken en de afgegeven bestuursopdracht voor het GVVP. Tevens wordt zoveel als mogelijk aansluiting gezocht bij het Verkeerscirculatieplan 2007. De hoofddoelstelling luidt als volgt.

Hoofddoelstelling GVVP 2017-2021

“Een duurzaam bereikbare en leefbare gemeente, met volop aandacht voor de veiligheid van alle verkeersdeelnemers.

Per thema worden daar een aantal meer concrete doelstellingen aan gekoppeld.

Bereikbaarheid

- Goede bereikbaarheid van de kernen van Blaricum voor fietsverkeer, autoverkeer en vrachtverkeer.
- Blijvende aandacht voor de kwaliteit van doorstroming op de rijkswegen en een optimaal aansluitende verkeersstructuur in buurgemeenten (Huizen en Laren), ter ontlasting van de sluiproute(s) door Blaricum.
- Verbetering van het (snel)fietsroutenetwerk, bijvoorbeeld door een directe(re) verbinding tussen Blaricummermeent, Bijvanck en het oude dorp.
- Waar mogelijk optimaliseren van het OV aanbod, met minimaal behoud van de bestaande vervoerslijnen.

Leefbaarheid

- Heldere keuzes in de routing van het zware vrachtverkeer en de mogelijkheden voor laden en lossen in het oude dorp.
- Verbeteren van de oversteekbaarheid van de ontsluitingswegen, zoals 't Merk en de Randweg.
- Vermindering van (de overlast van) foutparkeerders en snelheidsovertreders.
- Aandacht voor een toegankelijke inrichting van de openbare ruimte voor kinderen, ouderen en minder validen.

Verkeersveiligheid

- Het aanbieden van een heldere en veilige verkeersstructuur conform de eisen van Duurzaam Veilig.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen, onder andere door het aanbrengen van schoolzones.
- Invulling geven aan verkeerseducatie en andersoortige (gedrags)maatregelen ten behoeve van een verbetering van de verkeersveiligheid.
- Verbeteren van de positie van de fietser op de Bergweg/Meentzoom.

6.2 Van ambities naar maatregelen

In deel B worden de ambities vertaald naar maatregelen. De resultaten van de beleidsanalyse, knelpunten analyse, de evaluatie van het GVVP en de doelstellingen komen samen in maatregelen. Per vervoerswijze zijn de maatregelen uitgewerkt, waarna in paragraaf 9.9 een prioriteit is toegekend aan de maatregelen.



Deel B: Wensbeelden en maatregelen GVVP BLARICUM



7 Wensbeelden Verkeersstructuur GVVP BLARICUM

Op basis van de ambities en doelstellingen zijn op basis van de huidige netwerken de wensbeelden per vervoerswijze in beeld gebracht. Voor sommige wensbeelden geldt een overeenkomstige maatregel met andere vervoerswijzen. Indien dit het geval is, dan is hier melding van gemaakt.

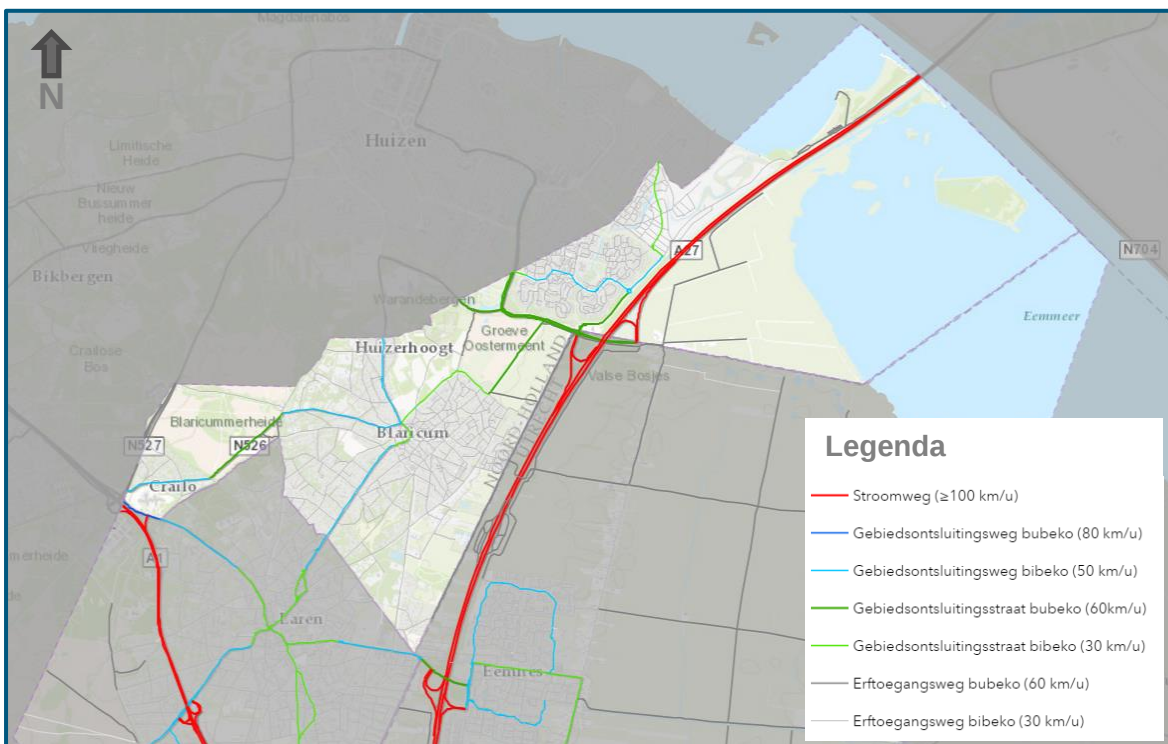
De huidige netwerken zijn ook online raadpleegbaar:
http://geosolutions.nl/sites/BEL_Combinatie/kaart/huidig/

De wensbeelden zijn ook online raadpleegbaar:
http://geosolutions.nl/sites/BEL_Combinatie/kaart/wensbeelden/

7.1 Auto

In de onderstaande figuur 7.1 is de huidige wegcategorisering in Blaricum weergegeven. Hierin is te zien dat de kern van Blaricum in het noorden wordt ontsloten via de Huizerweg en de Bergweg/Meentzoom/Burgemeester Le Coultredreef. Blaricum wordt aan de zuidzijde ontsloten via de Naarderweg/Boissevainweg en Torenlaan. De wijken Bijvanck en de Blaricummermeent worden via Het Merk, De Stichtseweg en Randweg Oost ontsloten.

Blaricum is aan de zuidzijde via de Naarderweg/Boissevainweg (N526) aangesloten op de A1. Aan de oostzijde, bij de gemeentegrens, sluit Blaricum via de Randweg Oost aan op de A27.



Figuur 7.1: Hoofdnetwerk Auto in Blaricum.

Rechtsafverbod Burgemeester Le Coultredreef

Om het verkeer van Huizen met name richting de aansluiting “Blaricum” op de A27 te sturen en om de Meentzoom is een rechtsafverbod ingesteld op de Randweg oost, komende vanuit Huizen richting de Burgemeester Le Coultredreef (Landingsbaan). Bij de invoering van het rechtsafverbod is destijds tevens op de Statenkamer en de Ludeweg vanuit Meentzoom een inrijverbod ingevoerd.

In de huidige situatie wordt zowel het rechtsafverbod als de inrijverboden op de Ludeweg en de Statenkamer geregeld genegeerd. Dat brengt verkeersveiligheidsrisico's met zich mee. Uit de inventarisatie blijkt dat er een breed gedragen wens bestaat om dit rechtsafverbod op te heffen. De verwachting is echter dat opheffing leidt tot een toename van intensiteiten op de Meentzoom en Bergweg. De verkeerssituatie op deze wegen is kwetsbaar. Er zijn bijvoorbeeld geen fiets- en voetgangersvoorzieningen aanwezig. De klinkerverharding in combinatie met hoge intensiteiten kan leiden tot geluidsoverlast en trillingshinder voor aanwonenden.

Voorgesteld wordt om aan de hand van tellingen en een doorrekening met het verkeersmodel te onderzoeken wat het effect op de verkeersstromen is, wanneer dit verbod wordt opgeheven. Op basis van de uitkomsten, zie bijlage 9, kan een gefundeerd besluit worden genomen over deze kwestie, geadviseerd wordt zowel het rechtsafverbod vanaf de Randweg Oost als het inrijverbod op de Statenkamer en de Ludeweg op te heffen (zie hoofdstuk 9, maatregel 1).

Randweg West

De ontsluitende verkeersstructuur vanuit Huizen, Bijvanck en Blaricummermeent richting A27 is compleet en functioneert goed. Richting de A1 ontbreken er schakels. Op de kruispunten Karel Doormanlaan-Naarderstraat en Crailoseweg-Nieuwe Bussummerweg komt veel verkeer samen, waardoor de verkeersafwikkeling stagneert. Daardoor verliest de route naar de A1 aansluiting Bussum (via Nieuwe Bussummerweg) aan aantrekkingskracht. Dat heeft tot gevolg dat er vanuit Huizen, Bijvanck en Blaricummermeent ‘sluiproutes’ ontstaan. Enerzijds door de kern van Huizen richting Crailoseweg, met bijbehorende veiligheids- en leefbaarheidsproblemen. Anderzijds door de kern van Blaricum, via de Meentzoom, Bergweg en Naarderweg.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is een oplossing op structuurniveau wenselijk. In het verleden is gesproken over het realiseren van een westelijke randweg, als zuidelijke verbinding tussen Randweg en Crailoseweg. De verwachting is dat een dergelijke verbinding leidt tot een herverdeling van verkeer, waardoor overbelaste en/of ongewenste routes worden ontlast.

De vraag is of er bestuurlijk draagvlak bestaat in de Colleges van B&W van Huizen en Blaricum, voor een verkennend onderzoek naar nut en noodzaak, probleemoplossend vermogen, beschikbaarheid van alternatieven en (neven)effecten. Een onafhankelijk onderzoek met behulp van een verkeersmodel kan een betere onderbouwing geven van de effecten op structuur niveau. Waar neemt welk type verkeer toe of af en welke routes wijzigen. Om die reden wordt een doorrekening van de Randweg West met het verkeersmodel van de gemeente Blaricum aangedragen als maatregel (zie hoofdstuk 9, maatregel 2).

Eemnesserweg

De Eemnesserweg is één van de wegen welke Laren en Blaricum met elkaar verbindt. In 2014 en 2015 is de Eemnesserweg gereconstrueerd. Naar aanleiding van deze reconstructie is in 2016 een eerste globale evaluatie⁵ uitgevoerd. Uit deze evaluatie blijkt dat verder onderzoek nodig is om helderheid te verschaffen in de wijzigingen in de voertuigstromen door de aanpassing van de Eemnesserweg.

De snelheid op de Eemnesserweg is na de reconstructie verlaagd van 50km/u naar 30km/u. De Eemnesserweg is 4,25 meter breed omdat een breder profiel ten koste gaat van de bomen. Om voertuigen

⁵ Evaluatie verkeerskundige effecten van de reconstructie van de Blaricummertol aan te Laren en de Eemnesserweg te Blaricum, Hauptmeijer Verkeer

toch met elkaar te laten passeren, zijn er passeerhavens langs de Eemnesserweg aangebracht. Helaas blijkt in de praktijk het passeren van brede voertuigen moeizaam verloopt. Om die reden zijn langs de gehele weg om de circa 100 meter passeerhavens aangebracht. Deze havens zijn 9 meter lang, 1 meter breed en voorzien van glasbollen.

In het ontwerp is bewust gekozen voor een holle ligging van de Eemnesserweg om de bestaande bomen zoveel mogelijk te behouden. Om de boomwortels in tact te houden, is het noodzakelijk geweest om de kolken in de as van de weg aan te leggen.

De weg is tussen opsluitbanden en daarnaast een grondwal gelegen. Deze grondwal is tussen de bomen hersteld om de uitwijkmanoeuvres te beperken. Uit observaties blijkt dat sommige voertuigen toch onnodig over de aanwezige opsluitbanden rijden. Dit heeft slechte invloed op de wortels van de bomen. Gebruikers van de Eemnesserweg dienen gebruik te maken van de aanwezige passeerhavens.

Er zijn ook enkele klachten geweest over de enkele deksels op de Eemnesserweg welke teveel rammelen bij het overrijden hiervan. Een nadere inspectie moet uitwijzen of het toepassen van een rubberen afdichting het rammelen vermindert.

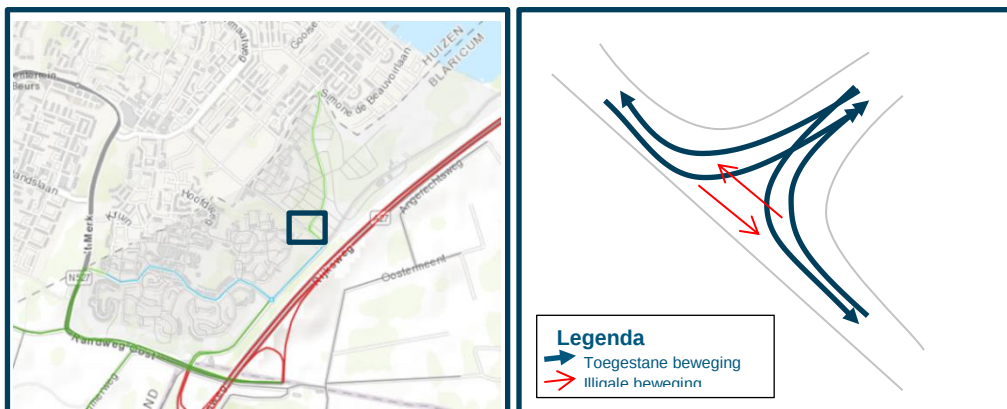
Hauptmeijer geeft als conclusie dat ondanks de klachten en verkeersonveiligheid er geen directe aanleiding is om het gekozen ontwerp en voortvloeiende maatregelen aan te passen. Onder andere de volgende aanbevelingen komen voort uit de evaluatie:

- Via websites van de gemeenten en de lokale pers aandacht besteden aan het gebruik van de passeerhavens;
- Komende jaren de verkeersveiligheid te blijven monitoren en in de loop van 2018 de Blaricummertol – Eemnesserweg opnieuw te evalueren.

Naar aanleiding van vele klachten over de Eemnesserweg is de gemeente voornemens het advies van het onderzoek van Hauptmeijer te volgen en nader onderzoek te doen naar de wijziging in verkeersstromen door het goed monitoren van het verkeer, zoals is beschreven in hoofdstuk 9, maatregel 3.

Gordiaanse knoop

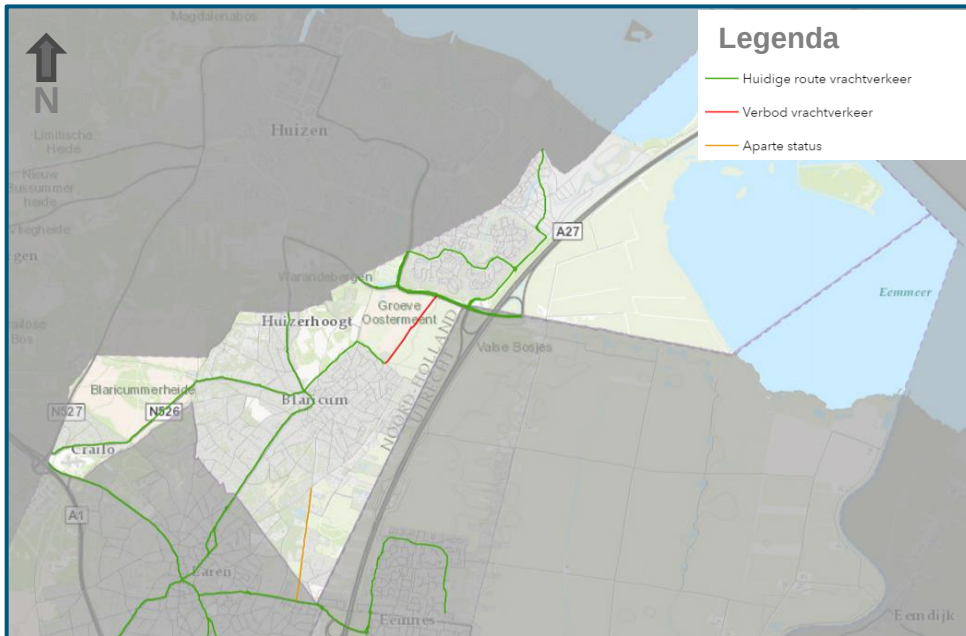
De Gordiaanse Knoop wordt door veel inwoners ervaren als knelpunt. De bedoeling van de T-splitsing is dat de Blaricummermeent goed bereikbaar blijft, maar dat het geen route wordt voor doorgaand verkeer van/naar Huizen. De huidige situatie is echter nog niet de definitieve situatie. De aanleg van HOV 't Gooi zal ervoor zorgen dat de bus deze 'knoop' makkelijk kan passeren. Aanbevelen wordt om na de definitieve aanleg van de HOV lijn het gebruik van de route en mogelijk illegale verkeersbewegingen te monitoren. Deze maatregel is meegenomen als maatregel 4 in hoofdstuk 9.



Figuur 7.2: Gordiaanse knoop.

7.2 Vrachtverkeer

Het netwerk voor het vrachtverkeer in de gemeente Blaricum valt grotendeels samen met de route van het hoofdnet voor het gemotoriseerde verkeer, zoals te zien is in de onderstaande figuur 7.3.



Figuur 7.3: Netwerk vrachtverkeer in Blaricum.

Opheffen vrachtverbod Burgemeester Le Coultredreef

Grote afwijking ten opzichte van het (sluitende) hoofdnet voor gemotoriseerd verkeer is het verbod voor vrachtverkeer op de Burgemeester Le Coultredreef. Dit zorgt ervoor dat het netwerk voor vrachtverkeer niet sluitend is. In de huidige situatie wordt dit verbod op grote schaal genegeerd wat leidt tot meer vrachtverkeer door Laren en door de kern van Blaricum. Het legale gebruik van de Le Coultredreef door vrachtverkeer zorgt voor een eerlijker verdeling voor vrachtverkeer binnen Blaricum. Vanuit verkeerskundig oogpunt is het vrachtautoverbod niet noodzakelijk. Daarom wordt voorgesteld dit vrachtautoverbod op te heffen (zie hoofdstuk 9, maatregel 5).

Bevoorrading oude dorp

In het centrum van Blaricum doen is sprake van overlast door vrachtverkeer. De oude structuren in het centrum zijn eigenlijk niet geschikt voor het bevoorradend vrachtverkeer. Vooral het laden en lossen zorgt er voor dat wegen tijdelijk geblokkeerd raken en/of dat er onoverzichtelijke en daardoor onveilige situaties ontstaan. De beperkte ruimte in het oude dorp maakt dat er niet zomaar laad- en losplaatsen gecreëerd kunnen worden. De overlast van vrachtverkeer in het centrum van Blaricum kan mogelijk worden beperkt, door het instellen van venstertijden. Daarmee kan bijvoorbeeld worden bereikt dat het vrachtverkeer zich niet mengt met de piektijden van centrumbezoekers en/of schoolgaande jeugd.

Er is in de regio Gooi en Vechtstreek een convenant vrachtverkeer waarin onder regie van de regio getracht wordt afspraken te maken met vervoerders over de routes en tijden voor vrachtverkeer. De gemeente Blaricum is ook aangehaakt bij dit overleg. In eerste instantie wordt onderzocht of er via het convenant vrachtverkeer afspraken gemaakt kunnen worden over het hanteren van venstertijden en/of de inzet van kleinere voertuigen. Bij het uitblijven van 'zachte' afspraken kan worden overwogen om via verkeersbesluiten wettelijke beperkingen op te leggen (zie hoofdstuk 9, maatregel 6).

De volgende twee maatregelen kunnen overwogen worden:

- Instellen venstertijden, bijvoorbeeld een vrachtwagenverbod in de kern tussen 7 en 9 uur 's ochtends en tussen 14 en 18 uur 's avonds.
- Instellen van een lengte beperking voor vrachtverkeer, bijvoorbeeld geen vrachtverkeer langer dan 8 meter in de gehele kern van Blaricum.

Laad- en losplek oude dorp

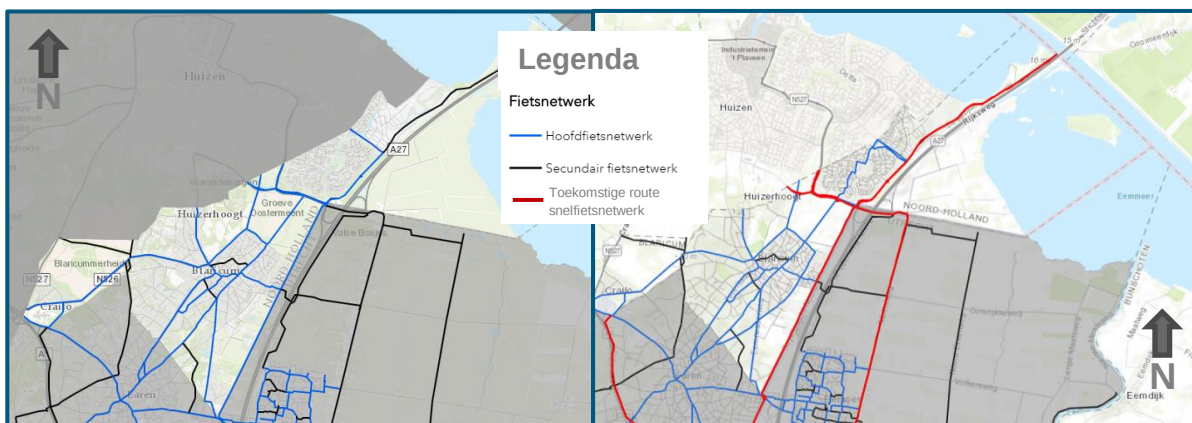
Doordat er nabij de Gall & Gall oude dorp regelmatig grote vrachtwagens staan te laden en te lossen is het wenselijk hier een laad- en losplaats te realiseren. Bij deze maatregel dient afgewogen te worden in hoeverre het binnen het convenant (zie maatregel 4) lukt om relatief grote vrachtwagens te weren uit de kern Blaricum (Al dan niet door het nemen van aanvullende dwingendere maatregelen. Indien dit op korte termijn niet realiseerbaar is wordt aanbevolen de laad- en losplaats aan te leggen (zie hoofdstuk 9, maatregel 7).



Figuur 7.4: Zoekgebied laad- en losplaats Blaricum oude dorp.

7.3 Fiets

Blaricum kent een duidelijke hoofdstructuur voor fietsers. Het aantal secundaire verbindingen is echter beperkt. De routes van dit hoofd fietsnetwerk bevinden zich voornamelijk op en langs de ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerd verkeer. In de onderstaande figuur 7.5 is links het huidige fietsnetwerk weergegeven en in de rechter figuur het wensbeeld voor het toekomstige fietsnetwerk waarbij de rode lijn het wensbeeld voor de snelfietsroute weergeeft.



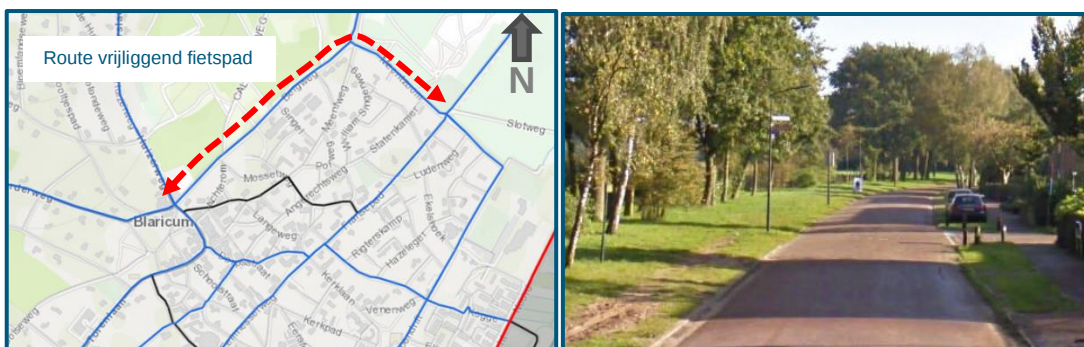
Figuur 7.5: Links het huidige netwerk voor de fiets en rechts het wensbeeld voor de fiets in Blaricum.

Versterken fietsstructuur in Blaricum en verbinding oude dorp – Bijvanck - Blaricummermeent

Het wensbeeld geeft een fietsverbinding tussen het oude dorp, Bijvanck en Blaricummermeent aan. Van belang is dat deze nieuwe verbinding een goede aansluiting geeft aan zowel de zijde van het oude dorp als de zijde van de Bijvanck en de Blaricummermeent. De nieuwe verbinding zal uit een de volgende drie onderdelen bestaan:

Oude dorp - West

Bij dit deel van de fietsroute is het belangrijk dat er een route richting de landingsbaan gaat ontstaan. Een manier om de meest directe route te creëren voor fietsers is door een vrijliggend fietspad aan te leggen aan de westzijde van de Bergweg en de noordzijde van de Meentzoom. Momenteel is daar enige ruimte in de groenstrook beschikbaar om een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan te leggen (zie hoofdstuk 9, maatregel 8a).



Figuur 7.6: Links de route voor het vrijliggende fietspad langs de Bergweg en Meentzoom. Rechts een foto van het dwarsprofiel op de Bergweg.

Oude dorp / Laren - Oost

Bij dit deel van de fietsroute is het belangrijk dat er een route van de landingsbaan richting Laren langs de oostkant van het Oude dorp verbeterd. Een manier om de meest directe route te creëren voor fietsers is door een vrijliggend fietspad aan te leggen aan de oostzijde van de Schapendrift. Op een aantal locaties is daar enige ruimte in de groenstrook, echter aanpassingen en nader onderzoek zijn nodig om over het gehele gedeelte een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan te leggen of het wegprofiel te voorzien van fietsstroken (zie hoofdstuk 9, maatregel 8b).



Figuur 7.7: Links de route voor het vrijliggende fietspad langs de Bergweg en Meentzoom. Midden het dwarsprofiel op de Schapendrift-Zuid, Rechts het dwarsprofiel op de Schapendrift-noord.

Ongelijkvloerse verbinding Randweg – Oost

Om Bijvanck te bereiken vanaf het oude dorp is er momenteel een onderzoek gaande, parallel aan het opstellen van dit GVV, voor een ongelijkvloerse verbinding voor fietsers bij de Randweg Oost (maatregel 8c). De resultaten van dit onderzoek worden nog opgenomen in dit GVV.



Figuur 7.8: Zoekgebied voor ongelijkvloerse verbinding voor fietsers over Randweg – Oost.

Bijvanck – Blaricummermeent

Tussen de wijken Bijvanck en Blaricummermeent is momenteel geen duidelijke en rechtstreekse fietsverbinding aanwezig. De verbinding beoogd dat er grotendeels gebruik wordt gemaakt van de bestaande fiets- en wandelroutes en overige infrastructuur. Waar schakels ontbreken, zullen nieuwe verbindingen worden gecreëerd.



Figuur 7.9: Links, de route door Bijvanck als verbinding tussen Oude Dorp – Bijvanck – Blaricummermeent. Rechts huidige fietsstructuur door de Blaricummermeent (Ter hoogte van Emmerick)

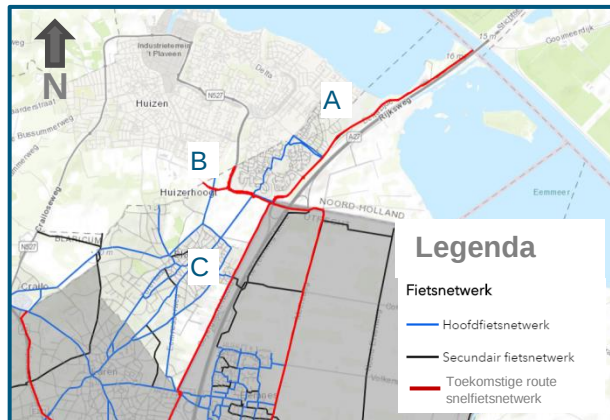
In figuur 7.9 is de routes voor het fietsverkeer weergegeven. De blauwe lijn geeft de route via de fiets- en wandelpaden weer. Uitgangspunt is dat deze route zoveel mogelijk via de huidige fietsroute loopt. Delen waar nu een voetpad is, zullen een upgrade krijgen naar fietspad. Naast het nieuwe fietspad zal een nieuw voetpad in de groenstrook worden aangelegd. De voorbereiding van de aanleg van een tweetal bruggen voor langzaam verkeer is reeds in gang gezet (realisatie 2018). De route sluit bij de Blaricummermeent aan op de bestaande fietsstructuur en op de reeds bestaande structuur aan de noord-oostzijde van de Bijvanck (zie hoofdstuk 9, maatregel 8d).

Aansluiting op het snelfietsroute netwerk van de MRA

Metropoolregio Amsterdam is in samenwerking met regio Gooi- en Vechtstreek en de verschillende gemeenten een programma aan het opstellen voor een samenhangend en aantrekkelijk netwerk van fietsroutes met name voor snelfietsers. Drie van deze beoogde snelfietsroutes, zijn geprojecteerd door de gemeente Blaricum:

- Verbinding A: Hilversum – Laren – Blaricum – Flevoland.
- Verbinding B: Huizen – Blaricum – Eemnes – Baarn.
- Verbinding C: Hilversum – Laren – Blaricum – Huizen.

Voor het gewenste netwerk van snelfietsroutes worden kwaliteitseisen geformuleerd. Deze bestaan onder andere uit een duidelijke en herkenbare route, voldoende breedte voor de fietsers, zo min mogelijk barrières (bij voorkeur in de voorrang) en comfortabele verharding (asfalt). Wanneer de gemeente wenst aan te sluiten bij de beoogde snelfietsroutes, dan betekent dat er met name op de route door de kern van Blaricum aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Inmiddels hebben de drie gemeenten (Blaricum, Eemnes en Laren) een compromis gevonden waarbij alle drie de gemeenten in samenspraak zijn geweest.



Figuur 7.10: Voorstel toekomstig netwerk snelfietsen.

Verbinding A: Hilversum – Laren – Blaricum – Flevoland.

De route loopt via de huidige hoofdstructuur van het fietsroutenetwerk parallel aan de A27. Aanvullend onderzoek naar de mogelijkheden om deze routes op te waarderen naar snelfietsroute is nodig om te bepalen welke maatregelen nodig zijn (zie hoofdstuk 9, maatregel 9a). Dit dient in nauw overleg met de MRA plaats te vinden

Verbinding B: Huizen – Blaricum – Eemnes – Baarn.

De route loopt via de huidige hoofdstructuur van het fietsroutenetwerk van Huizen richting Eemnes. Aanvullend onderzoek naar de mogelijkheden om deze routes op te waarderen naar snelfietsroute is nodig om te bepalen welke maatregelen nodig zijn (zie hoofdstuk 9, maatregel 9b). Dit dient in nauw overleg met de MRA en de gemeente Eemnes plaats te vinden (het gedeelte netwerk in de gemeente Eemnes is (nog) niet geschikt voor snelfietsverkeer).

Verbinding C: Hilversum – Laren – Blaricum – Huizen.

Deze route loopt net op de gemeenteground van Eemnes, maar dient als verbinding tussen Blaricum en Laren (via Gooyergracht-noord en verder via de Gooyergracht-zuid). Een aanzienlijke aanpassing van deze zandweg is nodig om deze geschikt te maken voor snelfietverkeer, zie maatregel 9c in hoofdstuk 9.

7.4 Voetganger

Een relatief groot aantal wegen in Blaricum oude dorp zijn nog in ingericht in hun oorspronkelijke vorm, met een onverharde berm en nauwelijks tot geen voorzieningen voor fietsers en/of voetgangers. Voetgangers en fietsers maken gebruik van de rijbaan die wordt gedeeld met het gemotoriseerde verkeer. In de stakeholdersbijeenkomst van 4 april 2017 is ook naar voren gekomen dat voetgangers de oversteekbaarheid in het centrum slecht ervaren.

De infrastructuur en oversteekbaarheid voor voetgangers is een belangrijk aandachtspunt voor Blaricum welke verbetering nodig acht. Het volledig aanbrengen van trottoirs in de gehele kern Oude Dorp Blaricum is niet realistisch (dit is ruimtelijk niet inpasbaar). Voorgesteld wordt te focussen op drie 'inprikkers' om zo de eerste aanzet te geven naar een voetgangersnetwerk.

Focus 3 inprikkers

Tot op heden is er nog geen netwerk gedefinieerd voor de voetganger. Minder validen hebben de meeste baat bij de aanwezigheid van een kwalitatief goed trottoir. Daarom wordt voorgesteld om in een eerste slag de focus te leggen op de looproutes waar de meeste minder validen verwacht mogen worden; tussen de verzorgingstehuizen, zorgvoorzieningen, ouderenvoorzieningen en het centrumgebied. Door in alle 3 de richtingen vanuit het centrum een inpijker te voorzien ontstaat er een eerste basis voor een groter voetgangersnetwerk.



Figuur 7.11: Toekomstig netwerk voetganger in Blaricum (met de 3 inpijkers).

Dit leidt tot de volgende verbindingen:

- Inpijker Zuid: Torenlaan (Vivium Zorggroep) en Dorpsstraat.
- Inpijker Noord: Meentweg (Gezondheidscentrum De Lloods) en Dorpsstraat.
- Inpijker West: Brinklaan / Kerklaan (tot de Wingerd) en Dorpsstraat.

Inpijker Zuid

Op de Torenlaan is een trottoir aanwezig. Op delen van de route wordt het voetpad door begroeiing en/of perceelgrenzen te smal. Ter hoogte van Vivium is het voetpad bijvoorbeeld ongeveer 60 cm breed. Dat voldoet niet aan de richtlijnen. Richting het oude dorp zijn er veel obstakels (paaltjes) op de route aanwezig. Deze maatregel is meegenomen in hoofdstuk 9 als maatregel 10a.

Inpijker Noord

Op de Meentweg is geen voetpad aanwezig. De wegbreedte binnen de perceelgrenzen is bovendien beperkt, waardoor een voetpad fysiek moeilijk inpasbaar is. Een maatregel die hier kan worden getroffen is door hagen



te snoeien en de voetgangersroute doormiddel van afwijkende kleur verharding of markering te verduidelijken (bijvoorbeeld door zwarte klinkers). Deze maatregel is vermeld in hoofdstuk 9 als maatregel 10b.

Inprikker West

Op de Kerklaan is een trottoir aanwezig, hier kan het voetpad wel geoptimaliseerd worden. Op de Brinklaan is geen voetpad aanwezig. De wegbreedte binnen de perceelgrenzen is bovendien beperkt, waardoor een voetpad fysiek moeilijk inpasbaar is. Een maatregel die hier kan worden getroffen is door hagen te snoeien en de voetgangersroute doormiddel van afwijkende kleur verharding of markering te verduidelijken (bijvoorbeeld door zwarte klinkers). Deze maatregel is vermeld in hoofdstuk 9 als maatregel 10b.

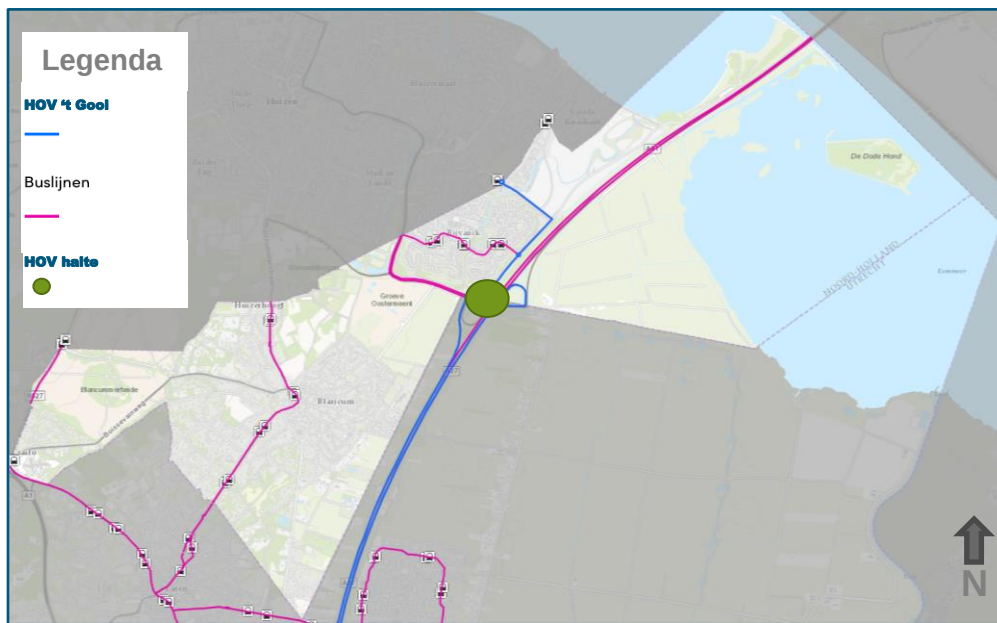
Er is wel verbetering mogelijk door de herkenbaarheid als looproute te vergroten. Enerzijds bedoelt om de vindbaarheid voor voetgangers te vergroten, anderzijds bedoelt om de attentiewaarde voor overig verkeer te vergroten. Er kan dan gedacht worden aan aanpassingen aan het wegdek (afschot, type verharding), beperken van obstakels (parkeren op de rijbaan) en/of aanduidingen (bewegwijzering, markering). Er is nader onderzoek nodig naar de mogelijkheden (zie hoofdstuk 9, maatregel 11).

Voetgangersnetwerk

Als aanvulling hierop wordt voorgesteld om de komende periode een samenhangend wensbeeld voetgangers in kaart te brengen. Dat kan worden bereikt door bovenstaande routes aan te vullen met de routes voor andere kwetsbare groepen, zoals schoolgaande jeugd (zie hoofdstuk 9, maatregel 12).

7.5 Openbaar Vervoer

Het startsein voor de nieuwe busroute HOV 't Gooi is inmiddels gegeven en de verwachting is dat in 2018 de eerste projectonderdelen worden uitgevoerd. Doel is dat in 2021 de busverbinding in gebruik genomen wordt. Voor de gemeente Blaricum is de route van groot belang. De bus gaat gebruik maken van de huidige infrastructuur en krijgt geen eigen busbaan. Als onderdeel van de plannen wordt de huidige P+R /carpoolplaats aan de Stichtseweg opgewaardeerd. De route van de nieuwe HOV lijn is in de onderstaande figuur 7.12 weergegeven.



Figuur 7.12: Netwerk voor OV in Blaricum.

Buurtbus

Voor de gemeente Blaricum is het belangrijk dat het nieuwe OV-knooppunt bij de P+R Stichtseweg optimaal wordt benut. Het behoud van de huidige buslijnen is om die reden belangrijk om dit OV-knooppunt voldoende te 'voeden'. Belangrijk is daarnaast om in te zetten op het onderzoeken van mogelijkheden voor het inzetten van een buurtbus (zie hoofdstuk 9, maatregel 13). Tot slot is het van belang te lobbyen bij de provincie voor het aanleggen van zoveel mogelijk parkeergelegenheid voor auto en fiets ter hoogte van het nieuwe OV-knooppunt.

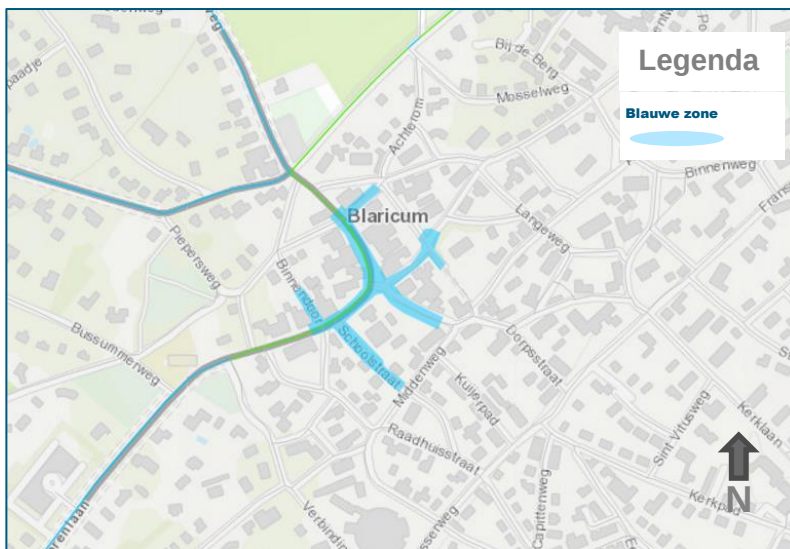
Spitsbus lijn 150

Van april 2012 tot en met juli 2016 reed er als pilot een spitsbus tussen Almere en Utrecht, welke een stop maakte bij de Carpoolplaats Blaricum langs de A27. Ondanks dat de bus vol zat met reizigers is deze lijn niet doorgezet. Doordat deze lijn door 3 verschillende provincies liep (Flevoland / Noord Holland / Utrecht) is er geen provincie die het voortouw neemt om de lijn nieuw leven in te blazen. Van belang is te lobbyen bij de provincies voor het opnieuw realiseren van deze verbinding (al dan niet als nieuwe pilot). Deze maatregel is in hoofdstuk 9 vermeld als maatregel 14.

7.6 Parkeren

Parkeeronderzoek / balans

Afgelopen jaar is een blauwe (parkeerschijf)zone ingesteld in het centrum van Blaricum. Via de inventarisatie zijn reacties binnengekomen, die duiden op een positief effect. Het is wenselijk om met behulp van een uitgebreid parkeeronderzoek de werking van de zone te evalueren. Het maakt inzichtelijk hoe groot de parkeervraag is en hoe deze zich verhoudt tot het aanbod van parkeerplaatsen (bezetting), de richtlijnen (landelijke gemiddeldes) en de verdeling over de voorzieningen in het centrum. Op basis van deze informatie kan een feitelijke discussie gevoerd worden over de werking van de zone en eventueel resterende knelpunten, wensen en mogelijkheden (zie hoofdstuk 9, maatregel 15).



Figuur 7.13: Huidige blauwe zone Blaricum oude dorp.

Uitbreiden parkeerplaats tegenover Bellevue



Figuur 7.14: Links het parkeerterrein in 2013 en rechts het parkeerterrein in 2016 met daarin het rode kader wat de grens van de uitbreiding aangeeft.

Een aantal jaar geleden is het parkeerterrein tegenover Bellevue uitgebreid. Dit terrein is alleen tot de eerste fase aangelegd. Naar aanleiding van de evaluatie moet blijken of het noodzakelijk is dat fase 2 en 3 ook worden uitgevoerd. Deze twee fasen betekenen een uitbreiding van het terrein op het grasveld ten westen van de Bergweg. De maatregel voor het parkeerterrein is opgenomen in hoofdstuk 9, maatregel 16.



8 Flankerend Beleid GVVP BLARICUM

Flankerend aan het beleid per vervoerswijze is het eveneens wenselijk om beleid te maken op onderwerpen die meerder vervoerswijzen betreft. Onderstaand staan de volgende onderwerpen beschreven:

1. Schoolzones.
2. Educatie en voorlichting.
3. Mobiliteitsmanagement.
4. Handhaving.
5. Monitoringsprogramma tellingen.
6. Hagen.
7. Omgevingswet.

8.1 Schoolzones

Het inrichten van duidelijk herkenbare schoolzones op de wegen rondom de scholen is een ontwikkeling binnen de drie BEL gemeenten. Parallel aan het opstellen van het GVVP is de gemeente Blaricum reeds bezig met het onderzoek naar het inrichten van een schoolzone bij de twee scholenclusters in de gemeente, in het oude dorp en in de Blaricummermeent (zie hoofdstuk 9, maatregel 17). Verkeersveilige schoolzones is een thema dat ook in buurgemeente Laren speelt. Vanuit het oogpunt van herkenbaarheid en uniformiteit is het wenselijk dat beide gemeenten hier samen in optrekken.

Onderstaand is een indicatie geven van de extra maatregelen voor het inrichten van een schoolzone. Deze maatregel is tevens toegepast in schoolzones in de aanliggende gemeente Baarn (Nieuwe Baarnsche School, t.h.v. Stationsweg / Vondellaan).



Figuur 8.1: Voorbeeld van de inrichting van een schoolzone.

8.2 Educatie en voorlichting

8.2.1 Jongeren

Door het ondersteunen van educatieve en voorlichtingsactiviteiten kan de gemeente, naast infrastructurele maatregelen, een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. De gemeente Blaricum kan dit bewerkstelligen door het stimuleren van educatie en voorlichtingen op scholen via bijvoorbeeld verkeersouders, aanvullend op de schoolzones in de vorige paragraaf (hoofdstuk 9, maatregel 18a).

In bijlage 7 zijn alle educatieprogramma's gericht op jongeren toegelicht. Beschikbare educatiepakketten zijn:

- Fiets SEEF.
- Fiets zonder beats.



- Fiets4safe.
- FietsCheck VVN.
- Fietscontrole.
- Fietscontrole in het basisonderwijs.
- Alles onder controle.

Een project dat goed past bij de situatie in Blaricum bij de schoolzones is “Op voeten en fietsen” van VVN. Dit is een pakket met behulp waarvan een actie georganiseerd kan worden die kinderen en ouders stimuleert lopend of fietsend naar school te komen. Meer informatie over het project is te vinden op de toolkit site van het CROW. Er is in dit project nog ruimte voor dit schooljaar, en ook voor volgend schooljaar is er subsidie aangevraagd. Om de actiepakketten van VVN te ontvangen moet de school een verkeersouderlidmaatschap afnemen. Voor de school zijn hier geen kosten aan verbonden.

8.2.2 Ouderen

In paragraaf 2.3 is geconstateerd dat Blaricum een toenemend aantal ouderen kent. Vanuit die optiek is het ook zinvol om het aanbod educatiepakketten voor ouderen te stimuleren. Deze maatregel is toegevoegd aan de maatregellijst in hoofdstuk 9 als maatregel 18b.

In bijlage 7 zijn alle educatieprogramma's gericht op ouderen toegelicht. Beschikbare educatiepakketten zijn:

- Bijtanken en Oppoetsen.
- BROEM.
- Fiets veilig en fit.
- Fietsinformatiedag senioren.
- Scoot veilig. Iedere scootmobielgebruiker veilig op weg.
- SinT (Senior in Traffic).
- Thuisblijven hoeft niet, ga wijs op weg!

8.3 Mobiliteitsmanagement

In de huidige situatie zijn de alternatieven voor de keuze voor de auto beperkt (vooral voor woon-werk verkeer). De realisatie van HOV in 't Gooi betekent wel dat er een extra optie wordt toegevoegd. Ook de actieradius van de fietser wordt vergroot, door de ontwikkelingen op het gebied van (regionale) snelfietsroutes en elektrische fietsen. Om die reden loont het om de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement verder te onderzoeken.

Bij mobiliteitsmanagement draait het om collectief maatwerk. De uitdaging is om meerdere reismogelijkheden en alternatieven voor autogebruik te faciliteren en dit met aantrekkelijke prikkels te stimuleren. Ook de keuze om wel of geen rit te maken, komt door technologische ontwikkelingen steeds prominenter naar voren. Thuiswerken, tele-vergaderen, mobiel internet en andere manieren van 'slim werken' maken bepaalde vervoersbewegingen overbodig. Ook de opkomst van het internet winkelen is een voorbeeld hiervan.

Op de schaal van Blaricum zijn de kansen beperkt(er) om in te spelen op mobiliteitsmanagement. Wel liggen er kansen om afspraken te maken over de (beïnvloeding van) mobiliteit van werknemers en/of bezoekers van bedrijven, hotspots, evenementen, bouwplaatsen, etc. Als voorbeeld worden toekomstige gebruikers op het industrieterrein bij de Blaricummeent genoemd. Ook bij eventuele andere toekomstige ontwikkelingen kunnen op dit vlak aanvullende afspraken gemaakt worden (zie hoofdstuk 9, maatregel 19).

8.4 Handhaving

Vanuit de aangegeven knelpunten komen twee belangrijke aandachtspunten op het gebied van verkeershandhaving naar voren:

1. Snelheid.
2. Parkeren.

1. Snelheid

De meeste wegen in de gemeente Blaricum komen niet in aanmerking voor aanvullende snelheidshandhaving van het OM, dit omdat het 30 km/h wegen zijn en het OM op deze wegen niet handhaaft op snelheid. Wel zijn er alternatieve mogelijkheden om snelheid te beïnvloeden, zoals de zogenoemde smiley-borden (dynamische snelheidsindicator) die in buurgemeente Eemnes worden ingezet. Deze borden geven de weggebruiker een directe terugkoppeling van de gereden snelheid en maken melding van het overtreden van de maximum snelheid. Door deze borden met regelmaat te verplaatsen wordt de weggebruiker op steeds wijzigende locaties met zijn eigen snelheid geconfronteerd en neemt de gereden snelheid (beperkt) af. Omdat deze borden tegenwoordig ook mogelijkheden hebben om de intensiteiten en snelheden te registreren, is deze maatregel ondergebracht bij het monitoringsprogramma (paragraaf 8.5).

2. Parkeren

Bewoners geven vooral aan dat de huidige blauwe zone heeft geleid tot een vermindering van de parkeeroverlast. Wel bestaat er behoefte aan een intensievere vorm van handhaving. Voorgesteld wordt de blauwe zone eerst te evalueren (zie hoofdstuk 9, maatregel 15).

8.5 Monitoringsprogramma verkeersgegevens

Om een goed beeld te hebben van de verkeerssituatie in de gemeente, is het noodzakelijk om voldoende gegevens beschikbaar te hebben. Het gaat daarbij om inzicht in intensiteiten en gereden snelheden (zie hoofdstuk 9, maatregel 20a).

Recente verkeerstellingen zijn essentieel om tot een onderbouwing te komen van de inrichting van wegen en om te komen tot een juiste maatregelkeuze. Momenteel vinden zowel in Blaricum, als bij de andere BEL-partners alleen op ad-hoc basis verkeerstellingen plaats. Geadviseerd wordt om een duidelijk telplan te maken en op tweejaarlijkse basis tellingen uit te voeren van de belangrijkste wegen in de gemeente, namelijk de Huizerweg, Torenlaan, Naardeweg, Randweg Oost, Stichtseweg, De Noord/Viersloot, Floris V dreef, Meentzoom/Bergweg en de Burgemeester Le Coultredreef.

Uit de knelpuntinventarisatie blijkt dat er op diverse locaties klachten zijn over de gereden snelheid. Om te kunnen bepalen of er te hard wordt gereden (met bijbehorende verkeersveiligheidsrisico's), is het van belang om flexibel snelheidsmetingen te kunnen uitvoeren. In paragraaf 8.4 punt 1 is al genoemd dat er smileys op de markt zijn die zowel registreren (aantallen en snelheden) als de snelheid terugkoppelen aan bestuurders. Met de aanschaf van een dynamische snelheidsindicator is het dus mogelijk om meerdere doelstellingen tegelijk te dienen. Mogelijk is er kostenvoordeel te behalen wanneer samen op wordt getrokken met buurgemeenten Laren en Eemnes (hoofdstuk 9, maatregel 20b).

8.6 Hagen

Uit de inventarisatie blijkt dat in Blaricum oude dorp op veel kruispunten verkeersonveiligheid wordt ervaren door de aanwezigheid van grote hagen van woningen rondom het kruispunt. Doordat op deze locaties vaak trottoir ontbreekt liggen de hagen ook relatief dicht langs de weg en hangen ze vaak over de erfgrans. Dit beperkt het zicht op het kruisvlak en hierdoor is het zicht op kruisend verkeer eveneens beperkt, wat een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid.

De situatie in Blaricum is bijzonder in Nederland, andere plaatsen in het midden en westen van Nederland hebben in de loop der tijd trottoirs aangelegd in de kernen. Er zijn wel dorpen met onverharde bermen, maar dit betreft veelal bredere wegen in buitenwijken. Een overhangende heg bij een trottoir beperken de zichteffecten omdat de haag dan niet direct naast de weg staat.

De ervaring bij andere gemeenten is dat het niet gebruikelijk is dat de gemeente bij inwoners het snoeien van hagen afdwingt. Veelal wordt eerst gekozen de bewoners aan te schrijven en toe te lichten waarom het snoeien van de haag noodzakelijk is.

Als voorbeeld is de wijk Kattenbroek in de gemeente Amersfoort een aantal jaar geleden. De gemeente Amersfoort heeft toen specifiek inwoners aangeschreven met de mededeling dat een heg langs een weg te hoog was. Met daarbij een toelichting dat een te hoge heg het zicht van de verkeersdeelnemers beperkt welke een kruispunt benaderen. Om die reden leidt dit vervolgens tot verkeersonveiligheid. Als maatregel is aangegeven om de inwoners in het oude dorp van Blaricum ook op deze manier te benaderen (zie hoofdstuk 9, maatregel 21). Inmiddels is het communicatietraject richting de bewoners opgestart in samenspraak met alle drie de gemeenten.

8.7 Omgevingswet

In paragraaf 3.1 (en bijlage 8) is ingegaan op de nieuwe omgevingswet. Deze wet heeft enige gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere burgers te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de burger aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming.

De nieuwe omgevingswet is toe te passen op onder andere de mogelijk toekomstige ontwikkelingen bijvoorbeeld de ontwikkelingen locatie ter Gooi ziekenhuis, herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet in 2019, maar ook daarvoor kan de gemeente ervoor kiezen om de burger meer te laten participeren in projecten (zie bijlage 8).

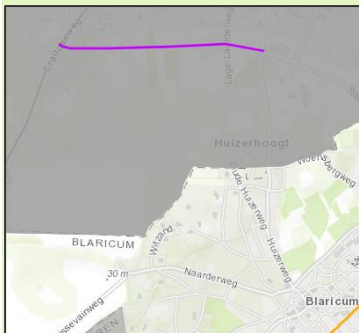
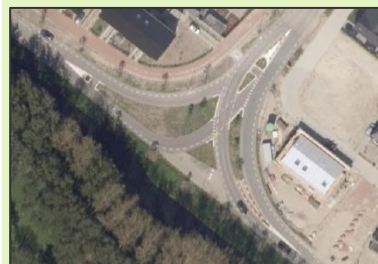


9 Maatregelen

GVVP BLARICUM

In hoofdstuk 8 zijn per onderwerp maatregelen voorgesteld. In dit hoofdstuk zijn deze overzichtelijk weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt per vervoerswijze waarbij diverse maatregelen zijn opgesteld. Deze maatregelen zijn onderbouwd met een doelstelling, een voorbeeld van de maatregelen, wat de prioritering van de maatregel is en de geschatte kostenindicatie. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een paragraaf "Longlist" waarbij onderwerpen zijn benoemd welke continue aandacht eisen maar geen prioriteit hebben. De laatste paragraaf betreft de lijst van maatregelen, aflopend op prioriteit.

9.1 Auto

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
1	<u>Doelstelling:</u> Verbeteren van bereikbaarheid van het oude dorp. <u>Maatregel:</u> Onderzoek naar het opheffen van het rechtsafverbod Randweg-oost en inrijverbod Ludeweg/Statenlaan		Hoog	1 – 2 jaar	€ 10.000 – € 20.000
2	<u>Doelstelling:</u> Vermindering van verkeersbewegingen door Blaricum <u>Maatregel:</u> Modelonderzoek naar de effecten van de mogelijke aanleg van de Randweg West⁶.		Laag	3 – 5 jaar	€ 10.000 – € 20.000
3	<u>Doelstelling:</u> Verkeerssituatie Eemnesserweg verbeteren <u>Maatregel:</u> Monitoren effect verkeersstromen Blaricum door huidige aanpassing Eemnesserweg		Laag	3 – 5 jaar	€ 5.000 – € 10.000
4	<u>Doelstelling:</u> Verkeerssituatie Gordiaanse knoop verbeteren <u>Maatregel:</u> Monitoren Gordiaanse knoop na komst HOV.		Laag	3 – 5 jaar	€ 5.000 – € 10.000

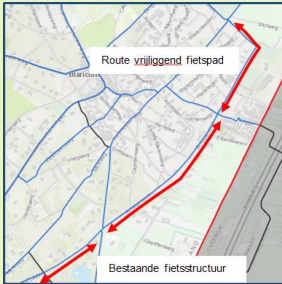
⁶ Maatregel in overleg met de gemeente Huizen (de mogelijke locatie van de weg ligt op grondgebied van de gemeente Huizen)

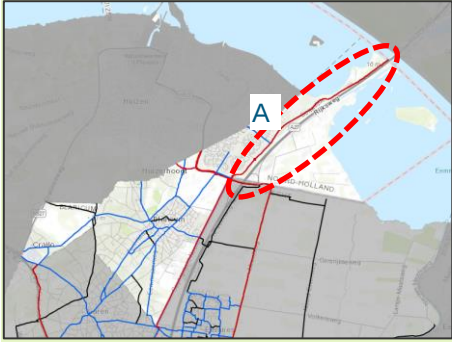
9.2 Vrachtverkeer

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
5	<u>Doelstelling:</u> Een logisch netwerk voor vrachtverkeer. <u>Maatregel:</u> Opheffen vrachtverkeerverbod op de Burgemeester Le Coultredreef⁷		Middel	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000
6	<u>Doelstelling:</u> 'Verminderen overlast van (zwaar) vrachtverkeer in Blaricum oude dorp. <u>Maatregel:</u> Onderzoeken mogelijkheden instellen venstertijden en/of lengtebeperking		Middel	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000
7	<u>Doelstelling:</u> Realiseren meer capaciteit laden en lossen. <u>Maatregel:</u> Laad- en losplek nabij Gall & Gall oude dorp.		Hoog	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000

⁷ Maatregel mogelijk te combineren met maatregel 1, onderzoek naar opheffen rechtsafverbod.

9.3 Fiets

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
8a	<u>Doelstelling:</u> Fietsstructuur Blaricum oude dorp West verbeteren. <u>Maatregel:</u> Aanleggen fietspad in de huidige berm ten westen van de Bergweg en ten noorden van de Meentzoom.		Zeer hoog	1 – 2 jaar	€ 500.000 – € 1 miljoen
8b	<u>Doelstelling:</u> Fietsstructuur Blaricum oude dorp Oost verbeteren. <u>Maatregel:</u> Aanleggen fietspad of fietsstroken op de Schapendrift / Meentzoom.		Zeer hoog	3 – 5 jaar	€ 1 miljoen – € 2 miljoen
8c	<u>Doelstelling:</u> Fietsverbinding Bijvanck – Blaricummeermeent – Oude dorp verbeteren <u>Maatregel:</u> Aanleg ongelijkvloerse verbinding bij de Randweg Oost		Zeer hoog	3 – 5 jaar	€ 500.000 – € 1 miljoen
8d	<u>Doelstelling:</u> Fietsverbinding Bijvanck – Blaricummeermeent <u>Maatregel:</u> Aanpassen fiets- en voetganger verbindingen tot een aaneengesloten fietsroute.		Zeer hoog	3 – 5 jaar	€ 100.000 – € 200.000

9a	<u>Doelstelling:</u> Verbeteren bereikbaarheid fiets en aansluiten bij regionaal netwerk voor de snelfiets. <u>Maatregel:</u> Optimaliseren huidige fietsvoorzieningen naar snelfietspad		Middel	> 5 jaar	€ 100.000 – € 200.000
9b	<u>Doelstelling:</u> Verbeteren bereikbaarheid fiets en aansluiten bij regionaal netwerk voor de snelfiets. <u>Maatregel:</u> Optimaliseren huidige fietsvoorzieningen naar snelfietspad		Middel	> 5 jaar	€ 100.000 – € 200.000
9c	<u>Doelstelling:</u> Verbeteren bereikbaarheid fiets en aansluiten bij regionaal netwerk voor de snelfiets. <u>Maatregel:</u> Aansluiten op het snelfietsroute netwerk van de MRA.		Middel	> 5 jaar	€ 500.000 – € 1 miljoen

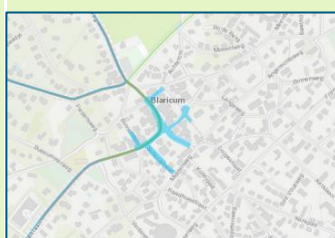
9.4 Voetganger

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
10a	<u>Doelstelling:</u> Verbeteren voetgangersvoorzieningen in het oude dorp. <u>Maatregel:</u> Onderzoek naar optimaliseren Torenlaan (inprikkers zuid)		Hoog	3 – 5 jaar	€ 50.000 – € 100.000
10b	<u>Doelstelling:</u> Verbeteren voetgangersvoorzieningen in het oude dorp. <u>Maatregel:</u> Realiseren /verbeteren trottoir en aangepaste verharding Brinklaan/Kerklaan/Meentweg (Inprikkers Noord & West).		Hoog	3 – 5 jaar	€ 100.000 – € 200.000
11	<u>Doelstelling:</u> Verbeteren toegankelijkheid voetgangers, waaronder minder validen. <u>Maatregel:</u> Voetgangersvoorzieningen op looproutes verzorgingstehuizen - centrumgebied.		Hoog	3 – 5 jaar	€ 50.000 – € 100.000
12	<u>Doelstelling:</u> Bieden van een compleet en goed begaanbaar netwerk aan voetgangersvoorzieningen. <u>Maatregel:</u> Voetgangersnetwerk opstellen door: - In kaart brengen routes kwetsbare doelgroepen - Uitvoeren stoepenschouw i.s.m. WMO-raad		Laag	3 – 5 jaar	€ 10.000 – € 20.000

9.5 Openbaar vervoer

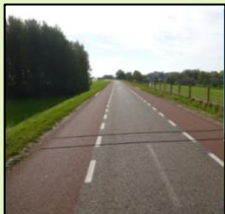
Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
13	<u>Doelstelling:</u> Verbinden van (per OV) minder bereikbare delen van Blaricum met de OV-knooppunten. <u>Maatregel:</u> Onderzoek inzet buurtbus.		Hoog	1 – 2 jaar	€ 10.000 - € 20.000
14	<u>Doelstelling:</u> Optimaliseren OV-bereikbaarheid Blaricum <u>Maatregel:</u> Onderzoek en lobby terugkeer spitslijn 150.		Hoog	1 – 2 jaar	€ 10.000 - € 20.000

9.6 Parkeren

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
15	<u>Doelstelling:</u> In beeld brengen van het functioneren van de blauwe zone. <u>Maatregel:</u> Parkeeronderzoek / evaluatie blauwe zone.		Hoog	In voorbereiding	- ⁸
16	<u>Doelstelling:</u> Parkeergelegenheid creëren aan Bergweg <u>Maatregel:</u> Uitbreiding parkeerterrein Bergweg		Middel	2 – 3 jaar	€ 100.000 – € 200.000

⁸ Maatregel reeds in voorbereiding / uitvoering.

9.7 Flankerend beleid

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
17	<u>Doelstelling:</u> Vergroten verkeersveiligheid in schoolomgeving. <u>Maatregel:</u> Uniforme en herkenbare inrichting schoolzones (i.s.m. gemeente Laren)		Hoog	1 – 2 jaar	€ 10.000 – € 50.000
18a	<u>Doelstelling:</u> Vergroten verkeersveiligheid. <u>Maatregel:</u> Educatie en voorlichting jongeren. - Te voet en fiets in schoolzones.		Hoog	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000
18b	<u>Doelstelling:</u> Vergroten verkeersveiligheid. <u>Maatregel:</u> Educatie en voorlichting ouderen zoals: - BROEM; - scootveilig; - Fiets veilig en fit; - Fietsinformatiedag senioren;		Middel	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000
19	<u>Doelstelling:</u> Beïnvloeden individuele mobiliteitskeuzes bewoners, werknemers, bezoekers, etc. <u>Maatregel:</u> Verkennen kansen inzet mobiliteitsmanagement		Laag	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000
20a	<u>Doelstelling:</u> Beschikbaarheid actuele verkeersgegevens. <u>Maatregel:</u> Opzetten van monitoringsprogramma verkeersgegevens.		Middel	1 – 2 jaar	€ 10.000 – € 50.000

20b	<u>Doelstelling:</u> Verkeersveiligheid in 30 kilometer per uur zones vergroten <u>Maatregel:</u> Aanschaf dynamische snelheidsborden.		Hoog	In voorbereiding	- ⁹
21	<u>Doelstelling:</u> Verkeersveiligheid vergroten door verbeteren zicht op kruispunten. <u>Maatregel:</u> Aanpak voor de wildgroei aan hagen in het oude dorp.		Hoog	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000

⁹ Maatregel reeds in voorbereiding / uitvoering.

9.8 Longlist

In deze paragraaf wordt een opsomming gegeven van aangedragen knel- en aandachtspunten, welke niet eerder zijn benoemd zijn in hoofdstuk 4.

Verkeersveiligheid / gemotoriseerd verkeer

Er zijn een aantal aandachtspunten met bereikbaarheid en verkeersveiligheid van gemotoriseerd verkeer.

- A. Aandachtspunt: Te hoge snelheid gemotoriseerd verkeer op de Stachouwerweg.
Maatregel: Onderzoek anders inrichten Stachouwerweg.
- B. Aandachtspunt: Te hoge snelheden gemotoriseerd verkeer in de 30 km/h zones (specifiek in de Bijvanck).
Maatregel: Onderzoek naar aanvullende snelheidsmaatregelen bij werkzaamheden in de woonwijken (werk met werk).
- C. Aandachtspunt: Doorstroming op de Randweg Oost kan beter.
Maatregel: Er zijn recent verbeteringen uitgevoerd op de Randweg Oost, gemonitord dient te worden of dit leidt tot voldoende verbetering van de doorstroming.
- D. Aandachtspunt: Verkeersveiligheidsknelpunt door hoge snelheden op Stichtseweg.
Maatregel: Onderzoek naar aanvullende snelheidsmaatregelen (werk met werk).
- E. Aandachtspunt: Verkeersveiligheidsknelpunt door hoge snelheden op de Schapendrift.
Maatregel: Reconstructie is reeds in voorbereiding.
- F. Aandachtspunt: Smalle straten in het oude dorp waar men op sommige plekken elkaar niet kan inhalen (ook door parkeren en hoge hagen).
Maatregel: Bij herinrichting bezien of de inrichting aangepast moet worden (wel/niet eenrichtingverkeer instellen, hagen snoeien, parkeren aanpassen), werk met werk.

Fiets

Er zijn een aantal aandachtspunten met bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.

- G. Aandachtspunt: Verkeersveiligheidsknelpunt op fietsroute 't Harde/Viersloot (schoolroute).
Maatregel: Onderzoek naar mogelijke maatregelen om de inrichting te optimaliseren.
- H. Aandachtspunt: Kruising tussen de Huizerweg-Bergweg-Naarderweg is een erg gevaarlijk punt voor fietsers.
Maatregel: Onderzoek naar mogelijke maatregelen om de inrichting te optimaliseren.
- I. Aandachtspunt: Bushalte 'ter Gooi' het liefst inrichten met een overdekte fietsenstalling.
Maatregel: Aandachtspunt indien er zaken worden aangepast aan de halte.

Voetganger

Er is een aantal aandachtspunt met bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor de voetganger.

- J. Aandachtspunt: De oversteekplaat bij de Torenlaan/Huizerweg is niet veilig en logisch doordat deze in een bocht ligt.
Maatregel: Onderzoek naar mogelijke maatregelen om de inrichting te optimaliseren.



Hulpdiensten

Er zijn een aantal aandachtspunten met bereikbaarheid voor de hulpdiensten.

- K. Aandachtspunt: De VRI op de Randweg uitrusten met een KAR-systeem.
Maatregel: Indien de VRI opnieuw onderzocht wordt dient dit als aandachtspunt meegenomen te worden.
- L. Aandachtspunt: De hoge drempels op de Blaricummermeent omwisselen voor busdrempels.
Maatregel: Onderzoek naar mogelijke maatregelen om de inrichting te optimaliseren (werk met werk).
- M. Aandachtspunt: Brede hagen en overhangend groen zorgt voor te smalle doorgang voor hulpdiensten.
Maatregel: Onderzoek naar beperken

9.9 Maatregellijst naar prioriteit & vervoerswijze

Nr.	Omschrijving	Voet- ganger	Fiets	OV	Auto	Vracht- auto	Landbouw -verkeer
17	Uniforme en herkenbare inrichting schoolzones						
18a	Educatie en voorlichting jongeren. Te voet en fiets in schoolzones.						
8a	Verbeteren fietsstructuur Blaricum Oude Dorp – West Bergweg – Meentzoom.						
8b	Verbeteren fietsstructuur Blaricum Oude Dorp – Oost Schapendrift.						
8c	Fietsverbinding Bijvanck – Blaricummeermeent: ongelijkvloerse verbinding bij Randweg-Oost						
8d	Fietsverbinding Bijvanck – Blaricummeermeent						
12	Voetgangersnetwerk opstellen						
10a	Onderzoek naar optimaliseren Torenlaan (inrikker zuid)						
10b	Realiseren/verbeteren trottoir en aangepaste verharding Brinklaan/Kerklaan/Meentweg (Inrikker Noord & West).						
13	Onderzoek mogelijkheden buurtbus.						
14	Lobby herintroductie spitsbus 150						
21	De bestaande hagen snoeien en parkeren op rijbaan verbieden						
15	Parkeeronderzoek / evaluatie blauwe zone						
20a	Opzetten van monitoringsprogramma verkeersgegevens.						
20b	Aanschaf dynamische snelheidsborden						
1	Onderzoek naar het opheffen van het rechtsafverbod Randweg-oost en inrijverboden Statenkamer / Ludeweg.						
21	Aanpak voor de wildgroei aan hagen in het oude dorp						
11	Voetgangersvoorzieningen op looproutes verzorgingstehuizen - centrumgebied.						
9a/ b/c	Realiseren snelfietsroutes						
6	Onderzoeken mogelijkheden instellen venstertijden en/of lengtebeperking						
7	Laad- en losplek nabij Gall & Gall oude dorp.						
5	Opheffen vrachtverkeerverbod op de Landingsbaan						
16	Uitbreiding parkeerterrein Bellevue						



18b	Educatie en voorlichting ouderen						
2	Modelonderzoek naar de effecten van de mogelijke aanleg van de Randweg West.						
3	Onderzoek effect verkeersstromen door aanpassing Eemnesserweg						
4	Onderzoek naar Gordiaanse knoop na aanleg HOV.						
19	Verkennen kansen inzet mobiliteitsmanagement						

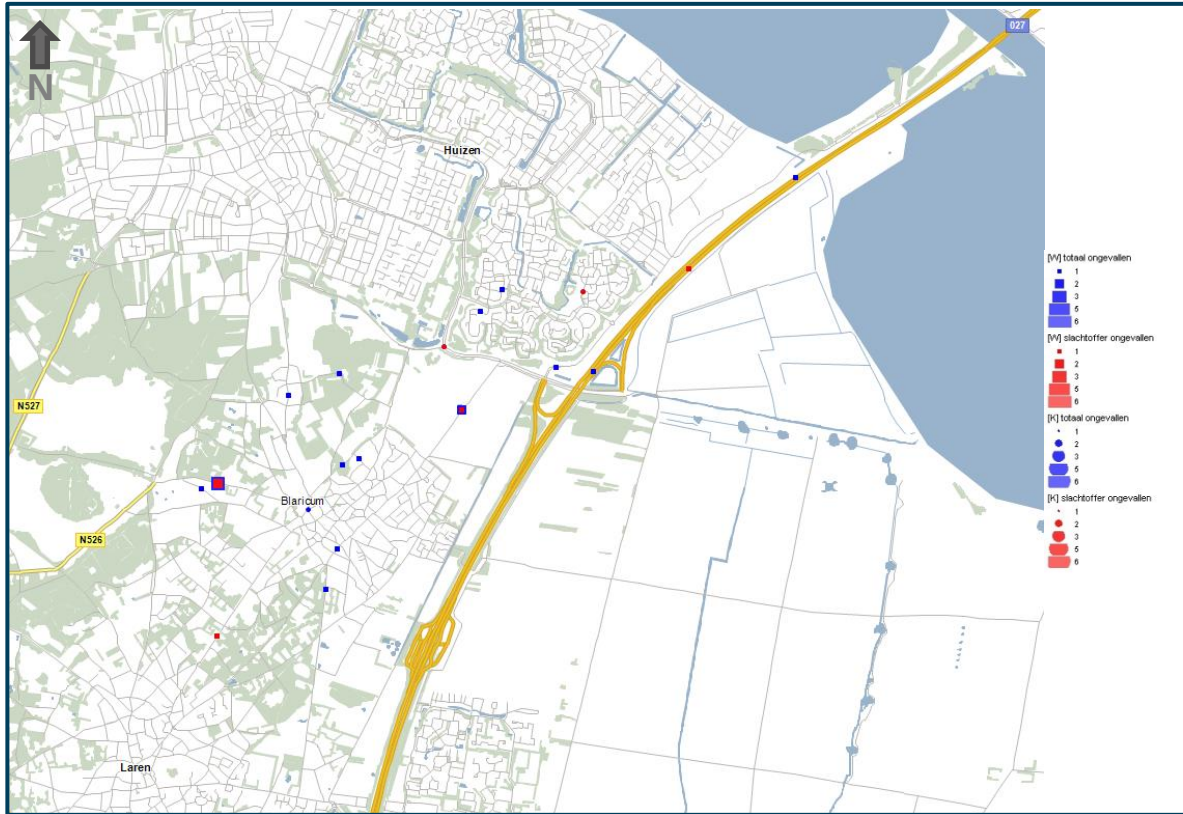


BIJLAGEN

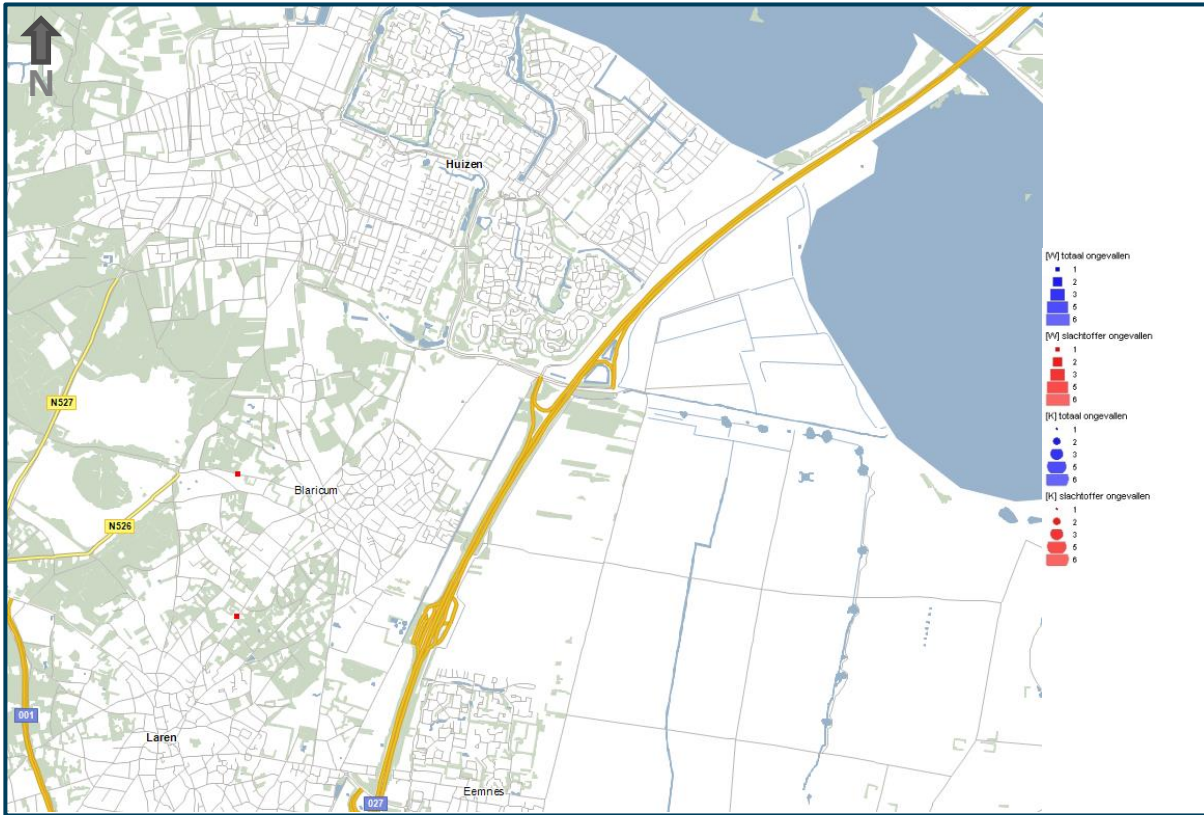
GVVP BLARICUM



Bijlage 1: Kaartbeelden geregistreerde ongevallen



Figuur 1.1: Kaart geregistreerde ongevallen 2011 t/m 2015.



Figuur 1.2: Kaart geregistreerde (**brom**)fietsongevallen 2011 t/m 2015.

Bijlage 2: Stand van zaken actieprogramma VCP 2007

Hoofdnets auto

Versterken herkenbaarheid van het oude dorp met inrichting als 30 km/u gebied.	uitgevoerd	
Behoudt van de huidige bereikbaarheid van het winkelcentrum Bijvanck.	uitgevoerd	
Randweg West - het doortrekken van de Randweg in westelijke richting levert de grootste bijdrage aan het verminderen van de verkeersdruk in het oude dorp van Blaricum. Dit dient in combinatie te gebeuren met uitbreiding van de capaciteit op de A1 en A27 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.	niet uitgevoerd	Ligt stil, geen medewerking vanuit Huizen.
Maatregelen tegen hard rijden op de Schapendrift, Eemnesserweg en Torenlaan; herinrichting van wegen in het oude dorp met klinkerbestrating.	deels	Schapendrift, Eemnesserweg uitgevoerd, Torenlaan niet. Inrichting Eemnesserweg nog niet optimaal.
Voor de bevoorrading van bedrijven dienen in het oude dorp goede afspraken met de bedrijven te worden gemaakt.	deels	Alleen met betrekking tot de blauwe zone.
De toegangsweg tot de sportvelden Oostermeent dient verbeterd te worden.	Uitgevoerd	
Voor de wijk Bouwvenen is een 2e ontsluiting gewenst.	Uitgevoerd	
De toegankelijkheid van de recreatievoorzieningen in de toekomstige Blaricummeermeent en de jachthaven dient nader uitgezocht te worden.	niet uitgevoerd	

Hoofdnets OV

Het naar voren halen in de planning van de Stichtselijn naar 2015 wordt door de gemeente gestimuleerd.	niet uitgevoerd	(Bus) verbinding Huizen – Hilversum is hier voor in de plaats gekomen.
Voor het HOV 't Gooi is ruimte gereserveerd in de uitbreidingsplannen van de Blaricummeermeent (Huizen busstation - Carpoolplaats).	deels	
De geplande haltes van HOV en Stichtselijn dienen nader bepaald te worden. Van belang zijn hierbij goede aansluitingen op de hoofdnets fiets en auto.	uitgevoerd	Plannen HOV zijn opgesteld.

Hoofdnets fiets

Langs de gebiedsontsluitingsweg Bergweg en Meentzoom dient een vrijliggende fietsvoorziening te komen, ter completering van het fietsnetwerk.	niet uitgevoerd	
De fietsroutes van de Bijvanck, Huizen en Blaricummeermeent dienen goed op elkaar aangesloten te worden.	deels	Er wordt op het moment onderzoek gedaan naar een fietsbrug en/of tunnel.
Er zijn fietsvoorzieningen gepland langs de nieuwe hoofdwegen (Stichtseweg en verlengde Aristoteleslaan).	uitgevoerd	Stichtseweg aangelegd, verlengde Aristoteleslaan binnen het Blaricummeermeent plan.
Onderzoek naar fietsverbinding Blaricummeerweg – Bijvanck.	deels	Onderzoek loopt momenteel.
Langs de Naarderweg komt een 2-zijdig fietspad in verband met het hier aanwezige hellingspercentage.	uitgevoerd	In 2010 aangelegd.
Bij de (her)inrichting van wegen dient bijzondere aandacht te zijn voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.	uitgevoerd	
Plannen voor veilige schoolomgeving in overleg met ouders, scholen en omwonenden (aandacht voor gedrag, stimulering fietsgebruik, park & ride, veilige routes, etc.).	niet uitgevoerd	Worden wel naar voren gehaald in nieuwe GVVP.
Bij de Randweg Midden dient een veilige fietsoversteek te komen.	uitgevoerd	Aanpassingen uitgevoerd door gemeente Huizen/gemeente Blaricum.



Parkeren

Nader uitwerken parkeerplaats vrachtwagens langs de Stichtseweg.	niet uitgevoerd	
Nader uitwerken parkeren bij scholen.	niet uitgevoerd	Halen en brengen bij scholen heeft wel de aandacht.
Nader uitwerken afspraken over bevoorrading winkels.	deels	Wel bij bevoorrading nieuwe winkels WC Bijvanck.
Maatregelen parkeren omgeving ziekenhuis.	deels	In studie, nog niet uitgevoerd.
Nader uitwerken kiss & ride voorziening bij bushalte ziekenhuis.	uitgevoerd	Wordt meegenomen in uitvoering aanpassing N526.
De carpoolplaats bij het busstation dient te worden opgewaardeerd in verband met de toekomstige halte HOV/Stichtselijn.	uitgevoerd	Meegenomen in HOV plan en op korte termijn worden maatregelen genomen.

Nota parkeerbeleid gemeente Blaricum, 2009

Oranjewijk inrichten parkeervoorziening 36 parkeerplaatsen.	niet uitgevoerd	Niet mogelijk.
Onderzoeken mogelijke maatregelen beperken parkeerduur in het oude dorp.	uitgevoerd	Blauwe zone gerealiseerd.

Bijlage 3 Notulen Commissie Blaricum



Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Peter de Cocq
Van: Jos Hengeveld
Datum: 14-02-2017
Ons kenmerk: BE8839
Classificatie: Open

Onderwerp: Aantekeningen Commissie Blaricum 14/02/2017

De avond wordt geopend met een presentatie door Jos Hengeveld (RHDHV). Hierin is het volgende toegelicht:

- Proces GVVP
- Bovenliggend beleid
- Vigerend beleid en uitgevoerde maatregelen
- Huidige knelpunten

Vervolgens heeft er een discussie plaatsgevonden waarin de volgende aandachtspunten zijn aangedragen.:

- Verduidelijkingsvraag richting belang Bijvanck en Blaricummermeent, het gaat toch niet alleen over het oude dorp. Knelpunten Bijvanck en Blaricummermeent zijn vervolgens benadrukt en het verband tussen beide gebieden.
- Toelichting Landingsbaan, aandachtspunt inrichting wegvak met chicane niet optimaal maar werkt wel.
- Aandacht snelheid in woonwijken, specifiek in de Bijvanck (De Noord).
- Eemnesserweg niet optimaal ingericht. Wel recent aangepakt. Maar niet optimaal ingericht.
- Toelichting gegeven op Hagen. Verkeersveiligheid en zicht is van belang.
- Toelichting VRI's Randweg-Oost, deze hebben recent extra onderhoud gehad met positief resultaat.
- Aanwezigen beamen nut blauwe zone.
- Toelichting huidige plannen schoolzones. Wijze van aanpak en voortgang.
- Toelichting huidige plannen fietsverbinding.

Overige op en aanmerkingen raadsleden:

- Leefbaarheid ook item in Bijvanck, niet alleen in oude dorp.
- Nieuwe inrichting Eemnesserweg omstreden
- Fietsroute 't Harde/Viersloot (gevaarlijk punt – schoolroute)
- Snelheidsprobleem op de Noord / Viersloot in Bijvanck
- Snelheidprobleem Stichtseweg (komgrens kan niet worden verplaatst ivm geluidvoorschriften best plan)
- Snelheid Schapendrift (rekonstuktie in voorbereiding, kan nu nog iets mee gedaan worden)
- Gordiaanse knoop. Uitleg geven van nu en noodzaak i.v.m. begrip en draagvlak
- Smalle straten in dorp waar men elkaar niet kan passeren. Wel/niet eenrichtingverkeer instellen ten gunste van meer ruimte voor langzaam verkeer?
- Toename goot vrachtverkeer in dorp
- Straten te bol aangelegd



- Brom(fiets)route? door Bijvanck opwaarderen (weet niet meer precies)
- Behoeftte aan voetgangersnetwerk
- Groen golf randweg functioneert niet
- Probleem van parkeren op rijbaan in smalle straatjes.
- Beter openbaar vervoer (vraagafhankelijk). Je kan met de reguliere lijnen moeilijk van de ene naar ander locatie in Blaricum komen.
- Fietsverbinding oude dorp-Bijvanck



Bijlage 4 Notulen stakeholdersavond

Notitie / Memo

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
TRANSPORT & PLANNING

Datum: 4 april 2017

Onderwerp: Stakeholdersavond 4 april – gemeente Blaricum

Aanwezige organisaties:

- Brandweer
- VVN
- Projectbureau Blaricummermeent
- Stichting Karakteristiek Blaricum
- Vertegenwoordigster vanuit de scholen
- Wethouder Liesbeth Boersen
- RHDHV

Gemotoriseerd verkeer

Er zijn een aantal wegen waarvan de snelheid in ons bestand niet overeenkomt met de echte snelheid, dit geldt voor:

- 't Merk niet 80km/h maar 60km/h.
- Stichtseweg niet 80km/h maar 60km/h.
- Landingsbaan niet 80km/h maar 60km/h.
- Bergweg is 50km/h.
- Boissevainweg is 60km/h.

Op dit moment is er veel sluipverkeer door Blaricum dat naar Huizen wil, een mogelijke oplossing is om de Randweg te verlengen naar de Crailoseweg. (staat ook in het wensbeeld).

Op de Naardeweg worden, door teveel bouw/werkverkeer in combinatie met het parkeren op de weg en de versmallingen, de hulpdiensten gehinderd. Dit is niet wenselijk aangezien de Naardeweg de meest rechtstreekse route is naar het centrum.

Fietsverkeer

Voor fietsers ligt het probleem vooral bij de scholen, hier worden ze veel gehinderd door autoverkeer tijdens het halen en brengen. Ook krijgen ze in het centrum vaak geen voorrang als ze van rechts komen. De kruising schapendrift/Eemnesserweg is erg onoverzichtelijk.

Voetgangers

Er mist in ons bestand nog een medische voorziening bij de Meentweg/ Korte Bergweg.

Verder werd aangegeven dat de oversteekplaatsen op de ringweg Blaricum-Huizen (Huizerweg) niet goed zijn. De voetgangers hebben hier te weinig ruimte en oversteektijd.

OV

De HOV 't Gooi gaat vanuit huizen zal zich gewoon mengen met het overige verkeer en krijgt geen eigen busbaan. De bushalte met P+R komt niet op de hoek met de Gooyerweg maar komt bij de rotonde van de Stichtseweg met de Noord.

Vrachtverkeer

In Blaricum zijn op dit moment geen venstertijden en laad- losplekken. De Landingsbaan wordt ondanks het verbod wel door vrachtverkeer gebruikt. Waarom mag het vrachtverkeer wel gebruikt maken van de Bergweg maar vervolgens niet van de landingsbaan? Ook de route bij de Gordiaanse knoop klopt niet, het verkeer kan hier niet recht door over de Stroomzijde.

Landbouwverkeer

Er zijn enkele routes die niet in het bestand staan maar wel landbouwroutes zijn, t.w.:

- Deltazijde.
- Meentzoom.
- Bergweg.

Ook de route bij de Gordiaanse knoop klopt niet, het verkeer kan hier niet recht door over de Stroomzijde.

Knelpunten

Er werden nog een aantal knelpunten benoemd:

- Het parkeren bij het honden uitlaatcentrum zorgt voor overlast.
- De hagen in het centrum zorgen ervoor dat het zicht op de weg verslechterd.
- Automobilisten vergeten in het centrum het verkeer van rechts voorrang te geven op kruisingen.
- Bewoners zien een toename van vrachtverkeer tussen Laren-Blaricum en Huizen. Ook het bevoorradingsverkeer zorgt voor overlast.
- De kruising tussen de Huizerweg-Bergweg-Naarderweg is een erg gevaarlijk punt voor fietsers.

Wensbeelden

Gemotoriseerd verkeer

Automobilisten moeten meer bewust gemaakt worden van hun snelheid en het feit dat ze verkeer van rechts voorrang moeten verlenen. Ook moet de overgang van 50km/h naar 30km/h duidelijker worden.

Voetgangers

De oversteekplaat bij de Torenlaan/Huizerweg is niet veilig en logisch doordat deze in een bocht ligt.

Hulpdiensten

Vanuit de hulpdiensten waren er een aantal aandachtspunten:

- De VRI op de Randweg uitrusten met een KAR-systeem.
- De hoge drempels op de Blaricummermeent omwisselen voor busdrempels.
- Het hoofdwegennet beter onderhouden, vooral de Bergweg bevat veel kuilen en is slecht onderhouden. Hier ondervinden de hulpdiensten hinder van.
- Een snellere toegang tot de Blaricummermeent.

OV

Om het busnetwerk goed in beeld te krijgen zouden de bewoners graag zien dat er een regionaal overzicht komt van alle buslijnen. Wel zijn er een aantal aandachtspunten binnen Blaricum, zo zouden bewoners graag een kiss & ride willen bij de bushalte 'ter Gooi' het liefst met een overdekte fietsenstalling. De stakeholders gaven ook aan dat de busverbinding tussen het centrum het ziekenhuis wordt gemist.



Bijlage 5 Notulen bewonersavond

Notitie / Memo

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
TRANSPORT & PLANNING

Datum: 28 juni 2017

Onderwerp: Bewonersavond 28 juni – gemeente Blaricum

Aanwezigen + functie/belangen:

- Liesbeth Boersen – Wethouder
- Jos Hengeveld – RHDHV
- Peter de Cocq – BEL-combinatie
- Omwonenden

Tijdens de avond is door Jos Hengeveld een toelichting gegeven op het verlopen proces en de wijze waarop gekomen is tot de maatregelen.

Tijdens deze avond zijn de volgende aandachtspunten benadrukt door aanwezigen:

- Belang van aandacht voor fietsverkeer.
- Verticale snelheidsremmers op de Naarderweg. Deze worden door bewoners als onprettig ervaren.
- Bewoners ervaren hoge gereden snelheden op de Huizerweg.
- Bewoner op de Blaricummermeent / Zuiderzeedreef, verwacht een verkeersveiligheidsknelpunt als de Zuiderzeedreef in tegenstelling tot is eerder toegezegd ´doorgetrokken wordt´.

De volgende opmerkingen zijn geplaatst met betrekking tot de maatregelen

- Onder aanwezigen was een sterke wens om het rechtsafverbod op de Randweg-Oost op te heffen, met name omdat de huidige situatie tot verkeersonveilige situaties leidt.
- Onder aanwezigen werd aangegeven dat een laad- en loshaven nabij de Gall en Gall beperkt nut heeft. Advies van bewoners is om vooral te richten op de andere vrachtverkeer maatregelen.
- Het aandragen van een dynamisch snelheidsbord op de Huizerweg zou een eerste goede maatregel zijn volgens bewoners.

Op de avond bleek de volgende prioriteit aan maatregelen:

1. Goede fietsverbindingen, met name tussen oude dorp en Bijvanck, Blaricummermeent..
2. Opheffen rechtsafverbod op de Randweg-Oost / Le Coultredreef.
3. Weren groot vrachtverkeer in de kern Blaricum.
4. Schoolomgevingen en schoolroutes.
5. Voetgangersroutes en trottoirs.



Bijlage 6 Notulen RTG september

PM

Bijlage 7 Educatie maatregelen

Naast infrastructurele maatregelen draagt ook verkeerseducatie bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid. Voor de gemeente Blaricum draagt verkeerseducatie bij aan de volgende geconstateerde knelpunten:

- Educatie en voorlichting voor ouderen (60+).
- Educatie voor jongeren (4-18).

De website toolkit.kpvh.nl geeft een totaaloverzicht van alle in Nederland landelijk beschikbare educatieve interventies op het gebied van verkeer. De site is ingedeeld naar doelgroep c.q. leeftijd.

Op de basisschool dienen alle kinderen de basisvaardigheden voor veilig verkeersgedrag te leren. Scholen zijn wettelijk verplicht om aandacht aan verkeerseducatie te besteden. Hiervoor zijn goede verkeersmethoden beschikbaar. Ook voor de gemeente Blaricum is voor de aanschaf hiervan subsidie beschikbaar vanuit de provincie Noord-Holland. Daardoor kunnen scholen gratis of tegen geringe kosten gebruik maken van een verkeersmethode. De gemeente kan een actieve rol spelen om dit bij scholen verder te promoten.

Specifiek met het oog op het aanleren van de vereiste fietsvaardigheden doen kinderen op de meeste basisscholen een theoretisch verkeersexamen én een praktisch fietsexamen. Ook kan de gemeente een stimulerende rol spelen door ervoor te zorgen, dat alle basisscholen in de gemeente meedoen aan deze examens.

Hoe je veilig en verantwoord deelneemt aan het verkeer, leer je niet alleen op school. Ook ouders hebben een belangrijke rol bij de verkeersopvoeding van hun kinderen. Landelijk is voor ouders de cursus 'van samen naar zelf' beschikbaar. Deze cursus maakt ouders bewust van hun rol bij de verkeersopvoeding, reikt hen leuke oefeningen aan en geeft tips over hoe je kinderen goed verkeersgedrag aanleert.

Ook voor middelbare scholen zijn diverse verkeerseducatieve projecten en producten beschikbaar waarin aandacht wordt besteed aan veilig en verantwoord fietsgedrag. Zo heeft Team Alert een aantal producten dat specifiek ingaat op het gebruik van mobiele apparaten op de fiets, naast elkaar fietsen en door rood licht rijden. Ook in het programma 'Totally Traffic' wordt veel aandacht besteed aan veilig fietsgedrag. Daarnaast zijn er projecten die specifiek aandacht besteden aan het kiezen van een veilige school-thuis route.

Voor de groepen 'beginnende bestuurders' en 'rijbewijsbezitters' zijn weinig specifieke projecten en producten beschikbaar voor veilig en verantwoord fietsen. Wel zijn er voorlichtingscampagnes die zich bijvoorbeeld richten op het gebruik van fietsverlichting en het gebruik van de valhelm bij race- en toerfietzers. Ook is er aandacht voor de manier waarop je vanuit een ander vervoermiddel (bijvoorbeeld de auto) veilig omgaat met fietzers. Aan deze 'perspectiefwisselingen' wordt onder andere aandacht besteed in de rijopleiding, zowel in de reguliere rijopleiding als in de modulair opgebouwde 'Rijopleiding in Stappen'(RIS).

De oudere verkeersdeelnemer gaat op hogere leeftijd vaak weer opnieuw én intensiever gebruik maken van de fiets. Daarom zijn er voor de oudere fietser wel specifieke projecten en producten beschikbaar. Denk vooral aan het veilig fietsen op een elektrische fiets. Deze cursussen variëren per regio. Informatie over de beschikbaarheid van deze cursussen in gemeente Blaricum is te verkrijgen bij de provincie Noord-Holland, in haar rol van Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid. Heeft de provincie die Rol? De gemeente kan uiteraard een grote rol spelen bij het promoten van deze cursussen en bij het verleiden van ouderen om deel te nemen aan dit soort trainingen.

Vooral als sprake is van lichamelijke beperkingen, kan de scootmobiel een uitkomst zijn om mobiel te blijven. Om de scootmobiel veilig te kunnen besturen, heb je specifieke vaardigheden nodig. Een training wordt dan ook geadviseerd. De gemeente kan het gebruik van scootmobiel cursussen stimuleren door als voorwaarde voor het verkrijgen van een scootmobiel te stellen dat de gebruiker verplicht een vaardigheidscursus volgt.

Wanneer infrastructurele oplossingen en verkeerseducatie niet leiden tot de gewenste verkeersveilige wegen en het gewenst verkeersveilige gedrag, kan als sluitstuk nog aan handhaving worden gedacht. Hier dient terughouden mee om te worden gegaan. Als handhaving wordt toegepast dient die steeds in samenhang met voorlichting en educatie te worden opgepakt.

Maatregelen gericht op oudere verkeersdeelnemers

Het verkeer en de verkeersregels veranderen continu. Ook voertuigen zijn aan verandering onderhevig. Stuurbevoegdheid, ABS, navigatie en allerlei andere technologische ontwikkelingen hebben het verkeer de afgelopen jaren veiliger en makkelijker gemaakt. Auto's van nu zijn niet meer te vergelijken met auto's uit de jaren '80 van de vorige eeuw. Toch mag iedereen die zijn/haar rijbewijs haalt na het 18^e levensjaar de rest van het leven zonder aanvullende theoretische bijscholing deelnemen aan het verkeer.

In de doelgroep ouderen vanaf circa 60 jaar zijn door het verkeer jaarlijks circa 275 dodelijke slachtoffers te betreuren. Bij ruim 1.700 personen uit deze groep is na een verkeersongeval een ziekenhuisopname nodig. Spoedeisende poliklinische hulp moet jaarlijks in circa 5.000 gevallen worden verleend. Bij deze leeftijdsgroep hangen verkeersongevallen voor ongeveer een derde samen met het gebruik van de auto. Ongeveer een derde deel van de verkeersongevallen vindt plaats op de fiets en circa een vijfde te voet.

Met de sterke opmars van de elektrische fiets nemen ouderen langer en vaker als fietser deel aan het verkeer. In combinatie met de vergrijzing betekent dit dat deze groep kwetsbare verkeersdeelnemers (oudere fietsers) de komende jaren groeit. Daarbij komt nog dat de elektrische fiets een voor iedereen nieuw fenomeen is in het straatbeeld. Nieuw voor de fietser die moet leren de controle te houden over de fiets, ook in noodsituaties. Nieuw voor de automobilist die moet gaan anticiperen op fietsers die veel sneller naderen dan voorheen. Nieuw voor fietsers op conventionele fietsen die op het fietspad worden geconfronteerd met grote snelheidsverschillen. Nieuw voor wegbeheerders die er mogelijk mee worden geconfronteerd dat infrastructuur niet meer geschikt is. Nieuw voor de landelijke overheid die mogelijk wet en regelgeving af moet stemmen op deze nieuwe modaliteit. Voor dit moment kan educatie van e-bike gebruikers bijdragen aan een bewuster gebruik en daarmee aan een veiligere deelname aan het verkeer.

Het CROW-KpVV heeft hulpmiddelen ontwikkeld, in de vorm van educatieprogramma's, die kunnen worden ingezet voor het vergroten van de verkeersveiligheid. De hulpmiddelen zijn verkrijgbaar in de vorm van de zogenaamde toolkits¹⁰. De provincie Noord Holland subsidieert alle projecten die in de toolkit beschreven zijn.

Bijtanken en Oppoetsen

Nadruk in de cursus "Bijtanken en oppoetsen" ligt op de kennis en de toepassing van (nieuwe) verkeersregels en het gebruik van beveiligingsmiddelen.

¹⁰ pvetoolkit.kpvv.nl



BROEM

Het project richt zich voornamelijk op mensen van boven de 50 jaar. Bij het project krijgen de ouderen een theorie- en een praktijkexamen, zonder dat dit examen de rijbevoegdheid beïnvloedt. Het doel is om ouderen zo lang mogelijk op een verantwoordelijke wijze aan het verkeer deel te laten nemen. Het verkeer wordt gehaaster en drukker. Bovendien zijn de verkeersregels in de loop der jaren vaak aanzienlijk gewijzigd. Daarnaast gaat bij deze specifieke doelgroep vaak het gezichtsvermogen achteruit, maar ook het gehoor en het reactievermogen. Door deel te nemen aan het project worden de deelnemers zich hiervan vaak bewuster.

Fiets veilig en fit

De cursus bestaat uit een theorie- en praktijkgedeelte en geeft deelnemers handvatten om veilig aan het verkeer deel te nemen als fietser.

Fietsinformatiedag senioren

De Fietsinformatiedag voor senioren is gericht op de verbetering van de veiligheid en bevordering van het fietsgebruik van de senioren. Tijdens de Fietsinformatiedag komen allerlei vragen en ervaringen aan bod en wordt gezocht naar manieren om problemen te voorkomen of op te lossen.

Scoot veilig. Iedere scootmobielgebruiker veilig op weg

Scoot veilig is een uniforme basis- en opfriscursus voor personen die gebruik (gaan) maken van een scootmobiel. De cursus bestaat uit 4 modules: 1) vaardigheden en parcours, 2) verkeerskennis en verkeersinzicht, 3) oren-, ogen- en reactievermogen test en 4) praktijkrit. De eerste modules kunnen in een willekeurige volgorde worden doorlopen. Er wordt steeds afgesloten met een praktijkrit.

SinT (Senior in Traffic)

De cursus 'SinT' wil ervoor zorgen dat de verkeerskennis en de praktische rijvaardigheid van oudere rijbewijsbezitters (vanaf circa 65 jaar) weer up-to-date is. Uiteindelijk doel is een meer verantwoorde en veiligere verkeersdeelname van deze doelgroep.

Thuisblijven hoeft niet, ga wijs op weg!

Brochures om ouderen te informeren hoe zij op een veilige manier aan het verkeer kunnen blijven deelnemen. Met tips over veilige verkeersdeelname als autorijden, fietsen of wandelen niet meer mogelijk is.

Maatregelen op het gebied van voertuigbeheersing bij jongeren

Een deel van de maatregelen op voertuigbeheersing is al in de vorige paragraaf opgenomen. Het gaat daarbij om de oudere verkeersdeelnemer. Ook de jongeren kunnen natuurlijk nog veel leren. Reden voor de gemeente Blaricum om scholen actief aan te sporen tot het inzetten van educatiemiddelen. Helaas met wisselend resultaat. Niet alle scholen zijn even bereid de verkeerseducatie op te nemen in het schoolprogramma.

Via het CROW-KPVV zijn aanvullend de volgende pakketten beschikbaar.

Fiets SEEF

Fiets Seef is een project dat zich primair richt op het vergroten van de motorische fietsvaardigheid. Kinderen oefenen basistechnieken van het fietsen op een fietsparcours op het schoolplein.
Doelgroep: 4 - 12 jaar - Ouders en kinderen



Fiets zonder beats

In 'Fiets zonder Beats' staat een aantal karakteristieke verkeerssituaties centraal over de risico's van bellen, sms'en en muziek luisteren op de fiets. Deze interactieve verkeersles probeert de jongeren in te laten zien dat bellen of muziek luisteren op de fiets gevaarlijk kan zijn. De aandacht voor het verkeer om je heen verslechtert, waardoor de kans op ongelukken groter wordt.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

Fiets4safe

In Fiets4Safe staat het gedrag, de kwetsbaarheid en de verantwoordelijkheid van fietsers in relatie tot het verkeer en de omgeving centraal. Het programma richt zich op het voorkomen van gevaarlijke situaties op de fiets en maakt daarbij gebruik van interactieve voorlichting. Er wordt gestuurd op het aanspreken op onverantwoord en risicovol gedrag en het benadrukken van positief gedrag.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

FietsCheck VVN

De 'FietsCheck' van Veilig Verkeer Nederland is een hulpmiddel om jongeren bewust te maken van de eisen waaraan een fiets moet voldoen. Met de checklist controleren jongeren of hun fiets in een goede staat is en waar mogelijk worden de mankementen samen of met behulp van een fietsenmaker/ vrijwilliger direct gerepareerd.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

Fietscontrole

In samenwerking met plaatselijke afdelingen van Veilig Verkeer Nederland, met een fietsenhandel of met de politie wordt op de school een controle van de fietsen uitgevoerd.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

Fietscontrole in het basisonderwijs

In samenwerking met plaatselijke afdelingen van Veilig Verkeer Nederland, met een fietsenhandel of met de politie wordt op de school een controle van de fietsen uitgevoerd.

Doelgroep: 4 - 12 jaar - Ouders en kinderen

Alles onder controle

Een specifieke doelgroep zijn de jongeren die voornemens zijn bromfiets te gaan rijden te informeren over de risico's. Hiervoor is via KPVV de het lespakket 'Alles onder controle' beschikbaar. Dit is een methode om de risico's die bromfietzers lopen bespreekbaar te maken. Het lespakket richt zich niet uitsluitend op de aan de bromfiets en de verkeerssituatie verbonden risico's, maar besteedt vooral ook aandacht aan persoonsgebonden factoren

Subsidiemogelijkheden Provincie Noord-Holland

De Provincie Noord-Holland stelt ieder jaar subsidie beschikbaar voor verkeerseducatie, onder de naam "gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Noord-Holland". In 2017 ging het om een bedrag van ruim € 900.000,-. Aangezien voor het huidige en komende schooljaar de subsidieaanvragen zijn gesloten, kan de gemeente Blaricum voor nu het beste focussen op de producten die al subsidie hebben gekregen. Voor deze producenten is het geld al toegewezen, en zij willen hun product nu graag wegzetten. De gemeente of de scholen kunnen dus contact met deze producenten opnemen om de mogelijkheden te bespreken.

Bijlage 8 De Omgevingswet

De Omgevingswet bundelt en vernieuwt de wetgeving en de regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Daarmee vormt de wet de basis voor het integraal beheer van en voor de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving¹¹.

In het huidige omgevingsrecht zijn er enkele problemen onder andere op het gebied van trage besluitvorming door onder andere opstapeling van procedures, hoge (dubbele) onderzoekslasten en weinig mogelijkheden voor sturing door de lokale politiek.

De nieuwe Omgevingswet beoogt als verbetering de fysieke leefomgeving samenhangend te benaderen, de bestuurlijke afwegingsruimte en besluitvorming over projecten in de fysieke leefomgeving te vergroten. De omgevingswet voorziet ook om de inzichtelijkheid, voorspelbaarheid en het gebruiksgemak van het omgevingsrecht te vergroten. In de omgevingswet is het ook belangrijk om burgers te laten participeren bij de beleidsontwikkeling.

Zes kerninstrumenten

De zes kerninstrumenten voor de omgevingswet zijn als volgt ingedeeld:

1. *De omgevingsvisie*

De omgevingsvisie een samenhangend strategisch beleidsplan over de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie vervangt bijvoorbeeld de gemeentelijke structuurvisie. Een omgevingsvisie is verplicht voor rijk, provincies en gemeenten. Per bestuurslaag is er één omgevingsvisie.

2. *Het programma*

Dit is een pakket van beleidsvoornemens en maatregelen om omgevingswaarden of doelen in de fysieke leefomgeving te bereiken en te behouden. Programma's maken de doelen van de omgevingsvisie duidelijk. Ze zijn bindend voor de overheid. Drie soorten: verplicht, onverplicht en programmatische aanpak.

3. *Decentrale regelgeving*

Elk bestuursorgaan heeft een instrument waarmee het regels voor de fysieke leefomgeving kan vaststellen. Hieronder vallen:

- de omgevingsverordening van de provincie
 - het omgevingsplan van de gemeente
 - de waterschapsverordening van het waterschap
- Maximaal één verordening of plan per provincie/waterschap c.q. gemeente.

4. *Algemene rijksregels voor activiteiten in de fysieke leefomgeving*

Algemene rijksregels beschermen de fysieke leefomgeving. Iedereen die een bepaalde activiteit wil uitvoeren weet dankzij deze regels vooraf wat mogelijk is en wat niet. Ze beperken de bestuurlijke afwegingsruimte voor lagere overheden. Maar ze regelen ook vergunningsverplichtingen.

5. *De omgevingsvergunning*

Een omgevingsvergunning is een toestemming om één of meer activiteiten in de fysieke leefomgeving uit te voeren.

¹¹ De fysieke leefomgeving omvat in ieder geval: bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed.

6. *Het projectbesluit*

Dit is een algemene regeling voor besluitvorming over projecten. Een projectbesluit is nodig voor ingrijpende en ingewikkelde projecten waarbij een publiek belang speelt. Het projectbesluit komt in plaats van Tracébesluit, Projectplan Water, Rijks- en provinciaal inpassingsplan. Rijk, provincies en waterschappen kunnen een projectbesluitnemen. Voor gemeenten komt er een vergelijkbare bevoegdheid.

Ondersteunende instrumenten

De ondersteunende instrumenten kunnen ingezet worden om het beleid uit de omgevingsvisie uit te voeren. Daarnaast kunnen hogere bestuursorganen met deze instrumenten zorgen dat ook lagere bestuursorganen hun beleid uitvoeren. Ondersteunende instrumenten voor de doorwerking van beleid zijn:

- Omgevingswaarde.
- Instructieregel (aanwijzingen voor vaker voorkomende situaties).
- Instructie (ad hoc aanwijzing, proactief / reactief).
- Maatwerkregel (afwijking in specifieke gevallen).
- Voorbereidingsbesluit.

Procedures bij de omgevingswet

In het nieuwe stelsel is zoveel mogelijk aangesloten bij de Algemene wet bestuursrecht (Awb), en zijn daarvan afwijkende bepalingen in de oude wetgeving zo veel mogelijk geschrapt. De Awb kent twee voorbereidingsprocedures, namelijk de uitgebreide procedure (uniforme openbare voorbereidingsprocedure, afdeling 3.4 Awb) en de reguliere voorbereidingsprocedure (titel 4.1 Awb).

Bestuursorganen kunnen binnen deze procedures het besluitvormingsproces zelf verder inrichten. Het bestuursorgaan bepaalt dus zelf mede de wijze en het moment waarop het burgers, bedrijven, organisaties en andere overheden betreft. Op deze manier kan gebiedsgericht en per geval de meest passende procedure van besluitvorming worden gebruikt.

Een belangrijke procedurele verandering is bijvoorbeeld dat bij besluitvorming in een vroegtijdig stadium burgerparticipatie moet worden verleend.

Participatie bij de omgevingswet

De participatie bij de omgevingswet streeft er naar om iedereen zo vroeg mogelijk in de besluitvorming betrekken voordat de formele besluitvorming van start gaat. Op deze manier ontstaan betere besluiten, is er meer draagvlak en leidt dit tot snellere procedures. Participatie is anders en gaat dus verder dan de wettelijke inspraakmogelijkheden dan bijvoorbeeld het indienen van zienswijzen of het opstellen van een MER.

Participatie geeft vrijheid bij het inrichten van het participatieproces maar jurisprudentie zal uitwijzen of dit wel of niet voldoende is. Participatie heeft ook verstrekkende gevolgen zoals wat wel of niet openbaar maken uit bedrijfsprocessen.

Rol participanten

Bij aanvang van het traject dient aan de betrokken participanten duidelijk te worden gemaakt wat de kaders en spelregels zijn (wat ligt vast, waarover gaat de participatie) en wat de rol van de participanten is. Essentieel is dat alle ingebrachte voorstellen serieus en objectief worden beoordeeld en beargumenteerd worden overgenomen dan wel verworpen. Transparantie in wat er met de ingebrachte punten gebeurt – naast het nakomen van afspraken – is voorwaarde voor een succesvol traject.

Participatieladder

De participatie ladder is het ideale instrument waarmee de mate van participatie van de burger te meten is. In de onderstaande afbeelding is de participatieladder opgenomen. Onder de afbeelding zijn de treden van de participatieladder toegelicht¹².



Informeren

De gemeente bepaalt de agenda voor besluitvorming en houdt de betrokkenen hiervan op de hoogte. Een voorbeeld waarin de gemeente kiest voor deze eerste trede: het informeren van bewoners bij het asfalteren van wegen zonder dat er wijzigingen zijn.

Inspreken

De mate van het gericht opvragen van informatie is afhankelijk van de manier waarop burgers kunnen inspreken. Inspraak is mogelijk via bijvoorbeeld een enquête of het gebruik van social media etc.

Consulteren

De gemeente stelt hierbij de agenda samen, maar betrokkenen kunnen problemen aandragen en oplossingen formuleren. Deze ideeën spelen een volwaardige rol in de ontwikkeling van beleid. De gemeente verbindt zich in principe aan de resultaten. Als zij hiervan afwijkt, moet dit goed worden gemotiveerd. Een voorbeeld van adviseren is het uitwerken van het hondenbeleid, waarbij de gemeente met de inwoners in gesprek is gegaan.

Coproduceren / Samenwerken

De gemeente en betrokkenen benoemen samen een probleem, waarna ze gezamenlijk naar oplossingen zoeken. De overeengekomen oplossing is voor de gemeente bindend in de uiteindelijke besluitvorming. Een voorbeeld van coproductie is het opstellen van een ontwerp of inrichtingsplan in de openbare ruimte.

Zelfbestuur

De gemeente laat de ontwikkeling van en de besluitvorming over aan de betrokkenen, waarbij de ambtelijke organisatie een adviserende rol heeft. Resultaten uit het proces hebben een bindende werking: de gemeente neemt de resultaten over. Voorwaarde voor participatie is dat betrokkenen vooraf weten welke invloed zij

¹² De gemeente Blaricum werkt reeds met de participatieladder in de ontwikkeling van de Blaricummermeent.

hebben, welke randvoorwaarden er zijn en wat het uiteindelijke doel is. Voorbeelden: meebeslissen over een speelvoorziening en het zelfstandig organiseren van straatfeesten.

Bijlage 9 Rechtsafverbod Randweg

Notitie / Memo

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
TRANSPORT & PLANNING

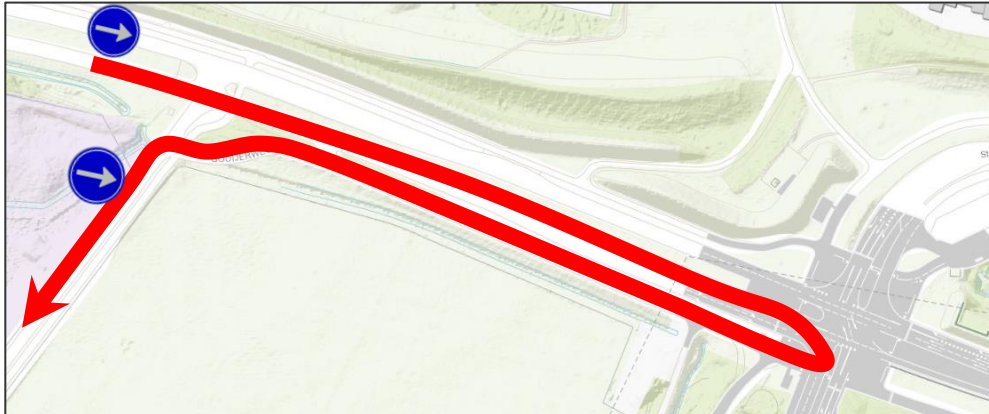
Aan: Peter de Cocq
Van: Jos Hengeveld, Erik Groot Karsijn, Ymkje Veldman
Datum: 19-5-2017
Ons kenmerk: T&PBE8839-101-100R001D0.1
Classificatie: Open
Onderwerp: GVVP Blaricum



Figuur 1: Randweg richting A27 met rechtsafverbod naar Le Coultrereef.

Momenteel geldt op de Randweg richting de A27 bij het VRI-kruispunt met de Le Coultrereef (Landingsbaan) een rechtsafverbod (zie figuur 1). Verkeer vanaf het westen is verplicht door te rijden en niet rechtsaf te slaan naar de Landingsbaan. Vanaf de A27 richting de Randweg is het wel toegestaan om linksaf de Le Coultrereef op te rijden. Naast het rechtsafverbod geldt er ook een gesloten verklaring voor vrachtverkeer op de Le Coultrereef. Dit verbod wordt meermaals genegeerd. Dit is mede doordat het netwerk voor vrachtverkeer niet sluitend is in Blaricum.

Uit de praktijk blijkt dat het rechtsafverbod meermaals wordt genegeerd vanaf de Randweg. Daarnaast wordt het verbod ook ontweken doordat automobilisten doorrijden richting de A27 en vervolgens richting de oprit naar knooppunt Eemnes, via de parallelweg gaan keren zoals hieronder in figuur 2 is geschetst.



Figuur 2: Route vanaf Randweg naar Le Coultrereef om rechtsafverbod te ontwijken.

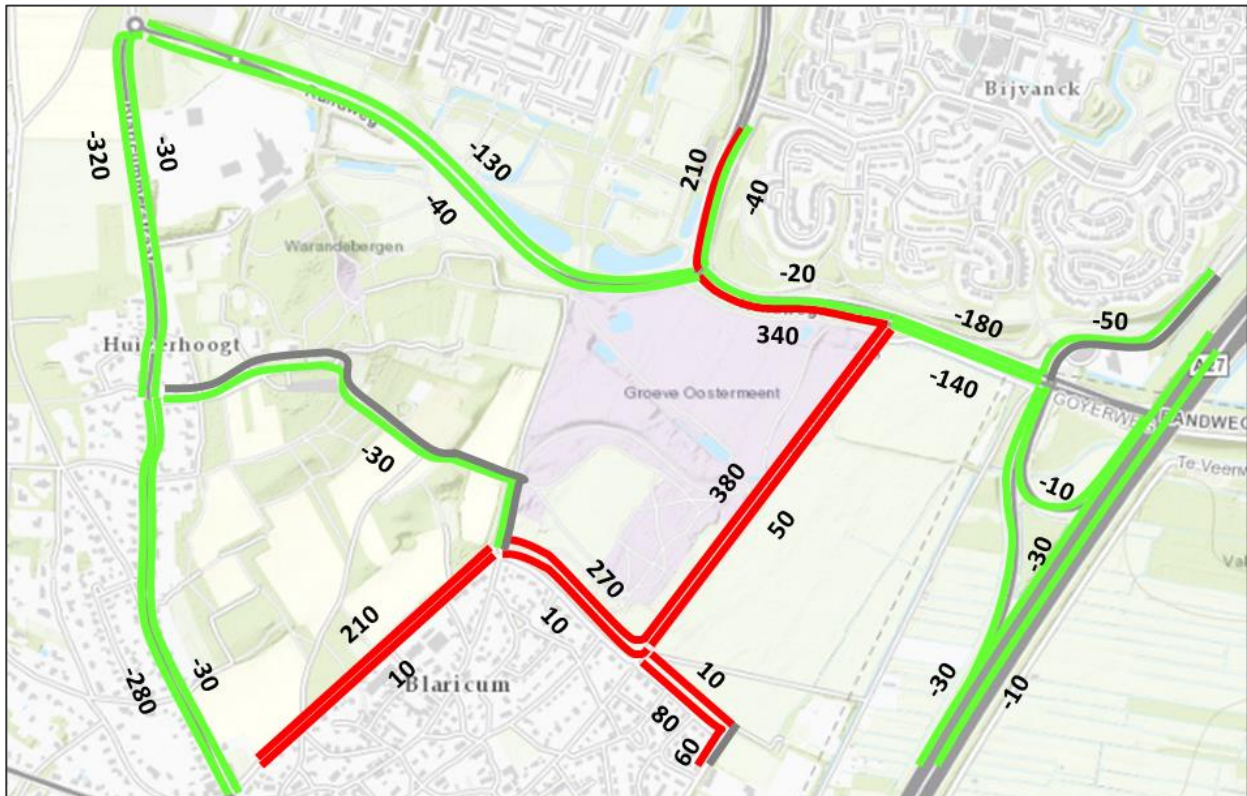
Doordat vrachtverkeer en automobilisten de verboden negeren leidt dit tevens tot verkeersonveiligheid op de Randweg en Le Coultrereef. Dit ontstaat wanneer enkele verkeersdeelnemers het verbod negeren terwijl het overgrote deel van het verkeer zich wel aan de regels houdt. Deze onverwachte manoeuvres kunnen leiden tot conflicten en dus ongevallen in het verkeer. Het is daarom wenselijk om het rechtsafverbod en de gesloten verklaring voor vrachtverkeer op te heffen.

Verkeersmodel Blaricum

Vanuit het verkeersmodel Blaricum is doorberekend wat de routes van het verkeer zullen zijn wanneer het rechtsafverbod wordt opgeheven. Daarnaast is als criterium het opheffen van het vrachtverkeerverbod op de Landingsbaan doorgevoerd.

In de onderstaande verschilplot is de etmaalintensiteit voor motorvoertuigen weergegeven. Het verschil is gebaseerd op de referentiesituatie in 2030¹³ met vracht- en rechtsafverbod en de situatie waarbij de verboden in 2030 opgeheven zijn. Het beeld in de spitsperiodes vergelijkbaar met het etmaal (maar met kleinere aantallen) en daarom zijn deze niet opgenomen in deze notitie.

¹³ 2030 is het toekomstjaar van het gemeentelijke verkeersmodel. In dit toekomstjaar zijn alle geplande ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en andere voorzieningen meegenomen om de toekomstige verkeersstromen te bepalen.



Figuur 3: Verschilplot mvt/etm tussen referentie- en variant zonder de verboden in 2030. De rode lijnen laat een toename zien en de groene lijnen geeft de afname van verkeer weer.

Uit figuur 3 blijkt dat de effecten in absolute zin beperkt zijn. De grootste toename doet zich voor op de Le Coultredreef. Met 430 mvt/etm gaat het om kleine aantallen.

Vanuit Bijvanck en Huizen neemt het verkeer toe via de route Het Merk, Randweg. Dat leidt tot afnames op de Stichtseweg en (buiten de figuur) de Gooilandweg en Ceintuurbaan-Blaricummerstraat. Dit verkeer rijdt de Landingsbaan, Meentzoom en Bergweg naar het oude dorp. Het verkeer op de Randweg, Blaricummerstraat en Huizerweg neemt af. Tussen het kruispunt met de Landingsbaan en de A27 neemt het verkeer in beide richtingen af.

Conclusie

Het opheffen van het rechtsaf- en vrachtverkeerverbod leidt in het gehele gebied tot beperkte afnames van verkeer en tot een kleine concentratie op de landingsbaan. Hoewel het in absolute zin om beperkte aantallen gaat, neemt de intensiteit op de Meentzoom en Bergweg relatief gezien toe met circa 7 – 9%. De toekomstige intensiteit past bij een erftoegangsweg (max. 5.000 mvt/etm.). In het geval dat extra voorzieningen zoals fietsstroken en/of een breder profiel kunnen de intensiteiten oplopen tot 7.500 mvt/etm. Er zijn dan geen inrichtingsmaatregelen noodzakelijk.