

Aan de gemeenteraad
cc college van B en W
cc pers

GEMEENTE HILVERSUM
POSTBUS 9900
1201 GM HILVERSUM

BEZOEKADRES:
RAADHUIS
DUDOKPARK 1
TELEFOONNUMMER: 14 035
WWW.HILVERSUM.NL

DATUM 29 maart 2022
ZAAKNUMMER 1103279
BEHANDELD DOOR Ludo Vahle
TELEFOON (035) 629 3433
UW KENMERK
BIJLAGEN Rapportage uitwerking prioritaire doorfietsroutes Regio Gooi en Vechtstreek
BETREFT Stand van zaken doorfietsroutes Hilversum

Geachte raads- en commissieleden,

Op 27 september 2019 ondertekenden de provincie Noord Holland, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdmeren en Regio Gooi en Vechtstreek de [intentieverklaring](#) waarin de gezamenlijke ambitie is uitgesproken om een regionaal hoogwaardig fietsnetwerk te realiseren in de Regio Gooi en Vechtstreek, door middel van doorfietsroutes. Doorfietsroutes zijn bestaande fietsroutes die worden opgewaardeerd en in bepaalde gevallen wordt een nieuwe tracé aangelegd. Op doorfietsroutes heeft de fietser zoveel mogelijk voorrang en wordt een comfortabele en verkeersveilige route geboden waar de hinder door andere modaliteiten beperkt is. Een hoogwaardig fietsnetwerk is een speerpunt in de [Regionale Samenwerkingsagenda](#) voor een bereikbaar Gooi en Vechtstreek. Het is ook een maatregelen voor de middellange termijn uit het [MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam](#). In 2020 en 2021 werd gestart met de samenwerking voor de realisatie van doorfietsroutes van Hilversum naar respectievelijk Amersfoort en Utrecht. De samenwerkingen zijn mede gestart op basis van het [Programma Mobiliteit 2019-2023](#) van de provincie Utrecht, waarin prioriteit wordt gegeven aan de realisatie van doorfietsroutes en diverse rapporten waarin onderzoek is gedaan naar de meest kansrijke regionale routes, waar zich knelpunten in het netwerk bevinden en waar ruimte is voor verbetering.

De consequenties van de doorfietsroutes zijn een aanzienlijke tijdswinst, verbetering in comfort en een verkeersveiligere omgeving voor fietsers. De fiets zal hierdoor regelmatig als vervoersmiddel worden gekozen wat de bereikbaarheid van Hilversum en de omliggende plaatsen ten goede komt.

Doorfietsroutes provincie Noord-Holland / Regio Gooi en Vechtstreek

In opdracht van de van de Regio Gooi & Vechtstreek hebben Royal Haskoning DHV en Decisio samen met de regiogemeenten, Regio Gooi en Vechtstreek en de provincie Noord-Holland in 2020 een nadere analyse opgesteld en is er een prioritering aangebracht. Dit heeft geresulteerd in zes doorfietsroutes. Van die zes routes doen drie routes de gemeente Hilversum aan, te weten;

1. Hilversum – Wijdmeren
2. Hilversum – Huizen
3. Hilversum – Amsterdam

In 2021 zijn vervolgens Sweco en MuConsult in hetzelfde samenwerkingsverband gestart met het analyseren en nader uitwerken van de zes doorfietsroutes. Dit heeft begin dit jaar geresulteerd in een uitwerking op schetsontwerpniveau (per doorfietsroute en per gemeente) en een kostenraming. Daarnaast wordt in het rapport een voorstel gedaan voor de fasering van de realisatie van het fietsnetwerk. Met deze rapportage zijn de routes en kosten inzichtelijk gemaakt en kan de stap naar de uitvoering worden gezet. Voor sommige tracédelen biedt het rapport voldoende informatie voor het college om het voorkeurstracé, dwarsprofiel en kruispuntinrichting van de lokale routes vast te stellen en dit voor te leggen aan de gemeenteraad en vervolgens in participatie te brengen met inwoners en andere belanghebbenden. Bij andere routedelen is nadere afstemming nodig met lopende projectenplanningen.

Doorfietsroutes provincie Utrecht

Ook voor de doorfietsroutes in de provincie Utrecht wordt samengewerkt met de aangrenzende gemeenten en de provincie. Onder meer op basis van een onderzoek van onderzoeksbureau Mobycon heeft de provincie in totaal zeven doorfietsroutes aangewezen om nader uit te werken. Van die zeven routes doen twee de gemeente Hilversum aan, te weten;

1. Hilversum – Amersfoort
2. Hilversum – Utrecht

Vervolgens is onderzoeksbureau I.V.-Infra in opdracht van de provincie per doorfietsroutes een apart onderzoek gestart waarin een inhoudelijk afweging wordt gemaakt tussen de routevarianten om uiteindelijk te komen tot een voorkeursvariant. Voor de doorfietsroute naar Amersfoort is dit onderzoek afgerond. De doorfietsroute bevindt zich nu in de volgende fase; waarbij de voorkeursvariant wordt uitgewerkt op schetsontwerpniveau, een kostenraming wordt gemaakt en faseringsvoorstel wordt gedaan. De verdiepingsslag wordt opgepakt door Sweco in samenwerking met de verschillende partijen.

Voor de doorfietsroute naar Utrecht, daarentegen, werkt I.V.-Infra momenteel nog aan de inhoudelijke afweging tussen de routevarianten om tot een voorkeursvariant te komen. Het rapport wordt in Q1 opgeleverd. Vervolgens wordt ook voor deze doorfietsroute een verdiepingsslag geslagen.

Vervolgtraject doorfietsroutes provincie Noord-Holland / Regio Gooi en Vechtstreek

In het bijgevoegde rapport (bijlage 1) wordt alsmede een voorstel gedaan voor de fasering van de realisatie van het fietsnetwerk, met als uiterlijke realisatiejaar 2027. Dit faseringsvoorstel wordt naast de bestaande onderhouds- en herinrichtingsplannen van de gemeente gelegd zodat kan worden bekeken of, en zo ja welke, koppelkansen bestaan. Daarnaast wordt bekeken hoe het faseringsvoorstel zich weerhoudt tot de interne capaciteit.

Het eerste deel van het fietsnetwerk, namelijk de route Kampstraat-Spuisteeg-Groest-Herenstraat-Kerkbrink-Vaartweg-Havenstraat-Taludweg-Loosdrechtseweg en Bodemanstraat heeft voor een gedeelte reeds een plek in het onderhoudsprogramma en staat gepland voor 2023. Dit is terug te vinden in de [Prioritering en aanpak verkeersveiligheid Priowegen 2022 en verder](#).

Voor de aanleg of het verbeteren van de fietsbereikbaarheid, door het realiseren van doorfietsroutes, kan de provincie Noord-Holland een subsidie toekennen van de 90% van de directe kosten. Het gaat hier om de subsidieregeling 'Kleine Infrastructuur 2022'. Het regionaal deelplafond voor Regio Gooi en Vechtstreek komt neer op 1,11 miljoen. Mocht dat regionaal deelplafond worden behaald, kan aanspraak worden op het algemene gedeelte van de subsidieregeling tot een bedrag van 7,5 miljoen. De subsidieregeling zal naar verwachting de komende jaren in dezelfde vorm terugkeren. Per project mogen de subsidiabele kosten maximaal 3,5 miljoen bedragen.

Vervolgtraject doorfietsroutes provincie Utrecht

De rapporten voor beide doorfietsroutes met daarin een uitwerking van het voorkeursvariant op schetsontwerpniveau, een kostenraming en de aanzet voor de fasering volgen later dit jaar. Hoe en wanneer bestuurlijke besluitvorming plaatsvindt, wordt in een later stadium bepaald.

Ook voor deze doorfietsroutes kunnen wij als Noord-Hollandse gemeente aanspraak maken op de subsidieregeling van de provincie Utrecht, genaamd 'Uitvoeringsverordening subsidies Mobiliteit'. Voor de realisatie van doorfietsroutes geldt dat het maximale subsidiepercentage voor kunstwerken neerkomt op 90% en voor de overige fietsvoorzieningen op 65%. Het subsidieplafond bedraagt jaarlijks 7,28 miljoen. De subsidieregeling staat in ieder geval ook voor 2023 open. De verwachting is dat voor de daaropvolgende jaren eveneens subsidie kan worden aangevraagd.

Bestuurlijk- en participatieproces

Zodra de faseringsvoorstellen en de bestaande gemeentelijke plannen op elkaar zijn afgestemd en daaruit concrete projecten zijn herleid, volgt een raadsvoorstel waarmee de financiën van de verschillende projecten in de meerjarenbegroting / het investeringsprogramma worden opgenomen. Parallel hieraan worden de verschillende doorfietsroutes en uitwerking daarvan op schetsontwerpniveau vastgesteld door het college en voorgelegd aan de gemeenteraad. Dit gebeurt optioneel in de vorm van een bestuursovereenkomst tussen de gemeenten die de desbetreffende doorfietsroute aandoet. Een voordeel van een bestuursovereenkomst is dat wordt gewaarborgd dat alle gemeenten de route in een bepaalde periode aanleggen en er geen langdurig lappendeken ontstaat van routes met fors verschil in kwaliteit.

Na vaststelling volgt per tracédeel participatie met inwoners, belangenorganisaties en andere belanghebbenden. Participatie met de Fietzersbond heeft overigens voor bepaalde doorfietsroutes al plaatsgevonden.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris,

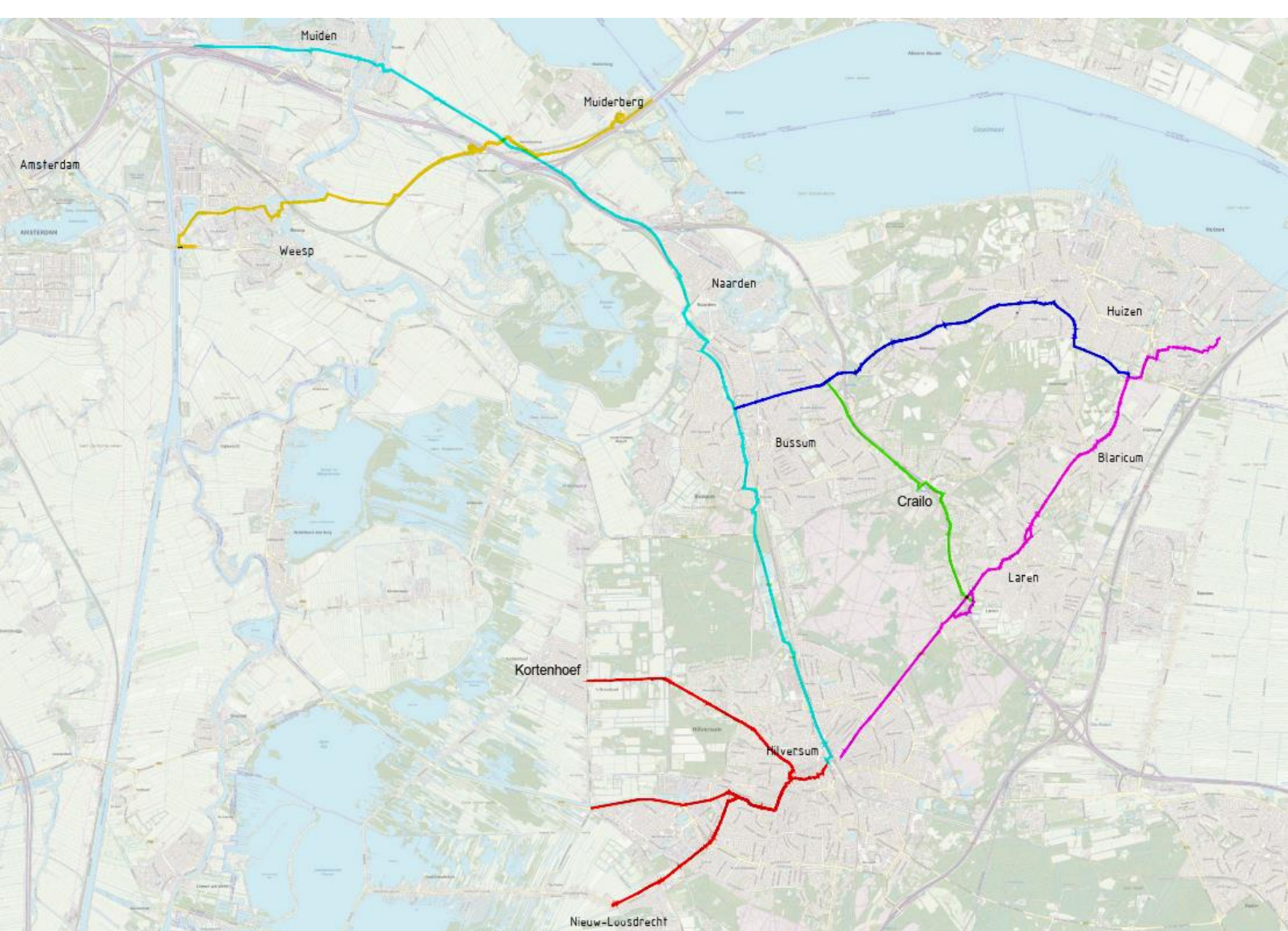
de burgemeester,

mr. C.P. Torres Barrera

dr. ir. G.M. van den Top

Uitwerking prioritaire doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek

Rapportage Schetsontwerp en SSK



Verantwoording

Titel	Uitwerking doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek
Onderwerp:	Fietsroutes Gooi & Vecht
Projectnummer:	51006413
Klant:	Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Regio Gooi en Vechtstreek
Referentienummer	NL22-648800269-16704
Versie:	Definitief
Datum:	11-02-2022
Auteurs	Ross Ruiter (Sweco) en Peter van Bekkum (MuConsult)
E-mailadres	Ross.ruiter@sweco.nl
Gecontroleerd door:	Maarten van der Leek
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Linda van Soerland
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Introductie	5
1.1	Toelichting opdracht	5
1.2	Vraagstelling en doel project	6
1.3	Leeswijzer	6
2	Subsidievoorwaarden doorfietsroutes	7
2.1	Provincie Noord-Holland	7
2.2	Vervoerregio Amsterdam	8
2.3	Toelichting SSK	8
3	Kwaliteitsniveau en uitgangspunten	10
3.1	Prioritaire doorfietsroutes	10
3.2	Dwarsprofielen	10
3.3	Verharding en comfort	11
3.4	Openbare verlichting	13
3.5	Bewegwijzering, markering en bebording	14
3.6	Beheer	15
3.7	Werkwijze uitvoeringsplanning 2027	15
4	Hilversum – Huizen via Laren en Blaricum	19
4.1	Gemeente Hilversum	19
4.2	Provincie Noord-Holland	20
4.3	Gemeente Laren	21
4.4	Gemeente Blaricum	25
4.5	Investeringskosten en subsidiabele kosten	30
4.6	Uitvoeringsplanning tot 2027	31
4.7	Draagvlak voor de voorgestelde maatregelen	32
5	Bussum – Huizen	35
5.1	Gemeente Gooise Meren	35
5.2	Gemeente Huizen	37
5.3	Investeringskosten en subsidiabele kosten	39
5.4	Uitvoeringsplanning tot 2027	39
5.5	Draagvlak	40
6	Laren – Bussum via Crailo	42
6.1	Gemeente Laren	42
6.2	Gemeente Blaricum	42
6.3	Gemeente Huizen en knooppunt Crailo	43
6.4	Gemeente Gooise Meren	44
6.5	Investeringskosten en subsidiabele kosten	44
6.6	Uitvoeringsplanning tot 2027	46
6.7	Draagvlak voor de maatregelen	46
7	Hilversum – Amsterdam	48
7.1	Gemeente Hilversum	48
7.2	Provincie Noord-Holland (N524)	49
7.3	Gemeente Gooise Meren	51
7.4	Investeringskosten en subsidiabele kosten	54
7.5	Uitvoeringsplanning tot 2027	55
7.6	Draagvlak voor de maatregelen	58
8	Almere – Amsterdam via Weesp	60
8.1	Gemeente Gooise Meren	60
8.2	Gemeente Weesp	61

8.3	Provincie Noord-Holland	64
8.4	Investeringskosten en subsidiabele kosten.....	64
8.5	Uitvoeringsplanning tot 2027	65
8.6	Draagvlak voor de maatregelen	65
9	Hilversum – Wijdmeren	68
9.1	Gemeente Hilversum.....	68
9.2	Gemeente Wijdmeren	71
9.3	Provincie Noord-Holland	72
9.4	Investeringskosten en subsidiabele kosten.....	73
9.5	Uitvoeringsplanning tot 2027	74
9.6	Draagvlak voor de maatregelen	75
10	Samenvatting en aanbevelingen voor vervolg	76
10.1	Samenvatting.....	76
10.2	Overzicht investeringskosten	77
10.3	Aanbevelingen vervolg	78
	Bijlage 1: tekenbladen Hilversum – Huizen	80
	Bijlage 2: tekenbladen Bussum – Huizen	81
	Bijlage 3: tekenbladen Laren – Bussum via Crailo	82
	Bijlage 4: tekenbladen Hilversum – Amsterdam.....	83
	Bijlage 5: tekenbladen Amsterdam – Almere	84
	Bijlage 6: tekenbladen Wijdmeren – Hilversum	85
	Bijlage 7: Kostennotitie en SSK	86

1 Introductie

1.1 Toelichting opdracht

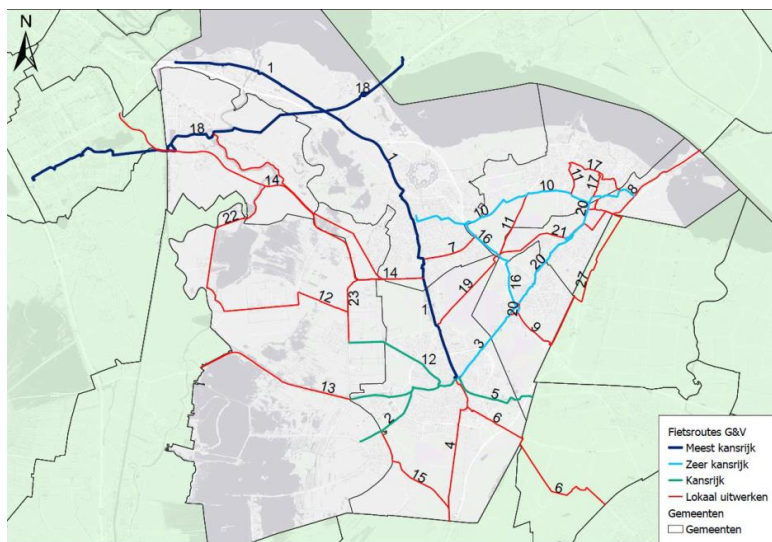
De regio Gooi en Vechtstreek werkt samen met Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam (VRA) aan de ontwikkeling van het regionaal doorfietsrouten netwerk. In 2018 is er door de MRA partners een intentieverklaring getekend voor de verdere ontwikkeling van de Metropolitane fietsroutes in de Metropoolregio Amsterdam. Er lopen twee Metropolitane fietsroutes door de Gooi en Vechtstreek: Amsterdam – Almere en Amsterdam – Hilversum.

Het hoogwaardig fietsnetwerk in de Gooi en Vechtstreek bestaat uit meer routes. In 2019 is er door de Provincie Noord-Holland, de Regio Gooi en Vechtstreek en de betreffende gemeenten een intentieverklaring getekend voor de realisatie van een hoogwaardig fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek. Dit netwerk bestaat uit aantrekkelijke en veilige fietsroutes voor forensen, recreanten, sporters en bezoekers. Voor dit hoogwaardige fietsnetwerk is in 2020 een nadere analyse uitgevoerd en er is een prioritering van routes aangebracht. Dit heeft geresulteerd in zes prioritaire doorfietsroutes. In figuur 1 zijn de prioritaire routes van het regionaal doorfietsnetwerk weergegeven.

Sweco en MuConsult werken in opdracht van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de regio Gooi en Vechtstreek deze zes prioritaire doorfietsroutes uit:

- Amsterdam – Almere via Weesp (route 18).
- Amsterdam – Hilversum via Gooise Meren (route 1).
- Huizen – Bussum (route 10).
- Huizen – Hilversum (route 20 en 3).
- Wijdmeren – Hilversum (route 2, en een deel van 12 en 13).
- Laren – Bussum via Crailo (route 16).

Dit rapport Schetsontwerp en SSK Prioritaire doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek geeft een toelichting op het schetsontwerp en bijbehorende kostenraming.



Figuur 1: Regionaal fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek (bron: rapportage realisatie hoogwaardig fietsnetwerk Regio Gooi en Vechtstreek, 2020)

De overige doorfietsroutes in de regio worden binnen dit project niet uitgewerkt.

1.2 Vraagstelling en doel project

Sweco en MuConsult zijn in september 2021 gestart met het analyseren en uitwerken van deze doorfietsroutes. In circa vijf maanden zijn de zes doorfietsroutes uitgewerkt in samenwerking met de opdrachtgevers, wegbeheerders en andere relevante belanghebbenden zoals de Fietzersbond.

Dit traject resulteert in februari 2022 in een uitwerking op schetsontwerpniveau (SO¹) per doorfietsroute en wegbeheerder, inclusief kostenraming (SSK²). Op basis van dit rapport kunnen wegbeheerders en opdrachtgevers een definitieve keuze maken ten aanzien van het voorkeursstracé, het voorkeurs dwarsprofiel en de voorkeurs kruispuntinrichting. Daarnaast geeft dit project een advies voor de uitvoeringsplanning tot 2027, waar mogelijk afgestemd met de reguliere beheer- en onderhoudscyclus van de betreffende wegbeheerder.

De uitwerking van het SO en SSK kan worden gebruikt als basis voor besprekingen in het college van B&W, bespreking in de gemeenteraad, als input voor de onderhandelingen over een nieuw gemeentebestuur na de verkiezingen in maart 2022, als onderlegger voor een aanvraag voor cofinanciering (subsidie) bij de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en/of het Rijk en ten slotte ook als basis om de participatie te starten en gesprekken aan te gaan met bewoners en andere belanghebbenden.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 heeft de aanleiding en het doel van het project toegelicht. Hoofdstuk 2 gaat in op de subsidievoorwaarden die gelden vanuit de provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam. De uitgangspunten en kwaliteitseisen die verbonden zijn aan de subsidies worden in hoofdstuk 3 toegelicht. Daarna volgt per hoofdstuk een toelichting op het ontwerp en de kosten van een doorfietsroute:

- Hoofdstuk 4: Hilversum – Huizen.
- Hoofdstuk 5: Bussum – Huizen.
- Hoofdstuk 6: Laren – Bussum via Crailo.
- Hoofdstuk 7: Hilversum – Amsterdam.
- Hoofdstuk 8: Amsterdam – Almere via Weesp.
- Hoofdstuk 9: Hilversum – Wijdemeeren.

Het rapport sluit in hoofdstuk 10 af met een algemene conclusie en aanbevelingen ten aanzien van het vervolg.

¹ SO: Schets Ontwerp. Het schetsontwerp is de eerste ontwerpfasen in het traject naar de aanleg van de infrastructuur en dient om de wensen en mogelijkheden te verkennen. In het schetsontwerp wordt de route en het dwarsprofiel aangegeven.

² SSK: Standaard Systematiek voor Kostenramingen. Toepassing van deze standaard systematiek zorgt ervoor dat kostenramingen op eenduidige wijze worden opgesteld en goed onderling vergeleken kunnen worden

2 Subsidievoorwaarden doorfietsroutes

De provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam ondersteunen wegbeheerders financieel bij het realiseren van bepaalde (door)fietsmaatregelen. Om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage van de Provincie of Vervoerregio gelden bepaalde voorwaarden. Ook zijn er verschillende regelingen voor onder andere het doorfietsroutenetwerk, regionaal fietsnetwerk en verkeersveiligheid. De regelingen die voor dit project relevant zijn worden hierna toegelicht. De voorwaarden en kwaliteitseisen die bij de regeling horen worden in hoofdstuk 3 beschreven.

2.1 Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland hanteert de “*Subsidieregeling kleine infrastructuur 2021*”. Voor de aanleg of het verbeteren van de fietsbereikbaarheid, door het realiseren van doorfietsroutes, kan de provincie Noord-Holland een subsidie toekennen van 90% van de directe kosten. De vormgeving van de doorfietsroutes dient daarbij te voldoen aan de minimeisen zoals die zijn geformuleerd in het “*Perspectief Fiets*” (provincie Noord-Holland, december 2018) en worden in hoofdstuk 3 toegelicht.

Subsidie wordt verstrekt aan beheerders of eigenaren van openbare wegen als bedoeld in de Wegenwet in de regio's Gooi en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland/IJmond, Kop van Noord- Holland, Alkmaar e.o. en West-Friesland.

	Directe kosten		Indirecte kosten
	benoemd	nader te detailleren	
Bouwkosten (totaal)	A1	A2	B1
Engineeringskosten (totaal)			
Vastgoedkosten (totaal)			
Overige bijkomende kosten (totaal)			
Kabels en Leidingen	A3	A4	
Totale subsidiabele kosten	A-totaal		B-totaal

LEGENDA

A-totaal = volledig subsidiabel

B-totaal = subsidiabel tot 10% van 'A-totaal'

= niet subsidiabel

Figuur 2: subsidiabele kosten bij realisatie doorfietsroutes in Noord-Holland (B-totaal wordt per 2022 tot 20% van A-totaal. Dit project gaat hier ook van uit.)

In 2022 worden een aantal voorwaarden in de subsidieregeling Kleine Infrastructuur 2022 geactualiseerd en zullen de subsidiepercentages en het beschikbare bedrag licht stijgen ten opzichte van 2021. De belangrijkste aanpassingen ten opzichte van de regeling uit 2021 zijn als volgt:

- Definitie doorfietsroute: een fietsroute die bedoeld is als regionale verbinding waarvoor het tracé is vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.
- Toepassing van brede fietsstroken bij doorfietsroutes: fietsstroken met een minimale breedte van 190 cm exclusief markering op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u.
- Het aanleggen of aanpassen van weginfrastructuur met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid, inclusief, indien noodzakelijk, het laten uitvoeren van een Ontwerptoets verkeersveiligheid. De subsidie bedraagt **55%** van de subsidiabele kosten in deze categorie.

- Het aanleggen of aanpassen van fietsinfrastructuur met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid of het verbeteren van het regionaal fietsnetwerk; De subsidie bedraagt **75%** van de subsidiabele kosten in deze categorie.
- Het aanleggen of aanpassen van fietsinfrastructuur met als hoofddoel het verbeteren van doorfietsroutes. De subsidie bedraagt **90%** van de subsidiabele kosten in deze categorie.
- Subsidie kan worden verstrekt voor activiteiten waarvan de totale subsidiabele kosten niet meer bedragen dan € 3.500.000,-.

2.2 Vervoerregio Amsterdam

Voor de gemeente Weesp gaan de voorwaarden gelden van de Vervoerregio Amsterdam, vanwege de aanstaande fusie van de gemeente per maart 2022 met de gemeente Amsterdam. De voorwaarden staan beschreven in de Spelregel projecten (Zie <https://www.vervoerregio.nl/spelregelsprojecten>) en Verordening BDU Infrastructuur Vervoerregio Amsterdam.

Voor de promotie van het regionale doorfietsnetwerk naar de planuitwerkingsfase is een uitwerking op niveau van een Voorlopig Ontwerp (VO) vereist. Voor een promotie naar de realisatiefase is een Definitief Ontwerp (DO) vereist. De maximale financiële bijdrage wordt bepaald aan de hand van een financieel-technische toetsing van een functioneel en duurzaam ontwerp en een onderbouwde VO - c.q. DO SSK-raming.

Per projectcategorie verschillen de subsidiepercentages:

- Voor fietsprojecten liggen de percentages tussen de 50% (maatregelen buiten het regionaal fietsnetwerk maar ten behoeve van de verkeersveiligheid) en **80%** maatregelen aan doorfietsroutes op het metropolitaans fietsnetwerk.
- Voor een aantal standaard infrastructurele maatregelen zijn referentiebedragen vastgesteld, zodat vooraf al bekend is wat de mogelijke omvang van de subsidiebijdrage is. Referentiebedragen zijn er voor fietspaden en fietsstroken maar ook voor infrastructuurprojecten op het gebied van verkeersveiligheid.

2.3 Toelichting SSK

Een uitgebreide toelichting op de opbouw van de SSK is opgenomen in bijgevoegde kostennotitie. Hierna volgt een korte toelichting op de wijze waarop de investeringskosten zijn geraamd:

- De kosten zijn ingeschat op basis van het schetsontwerp (bandbreedte +/- 30%) en prijspeil Q3 2021.
- Voor de maatregelen op wegvakken is gerekend met een prijs per strekkende meter voor verschillende type maatregelen. Deze prijzen, inclusief de opbouw per profiel, worden toegelicht in bijgevoegde kostennotitie.
- Voor de maatregelen op kruispuntniveau is gerekend met een prijs per vierkante meter.
- Er zijn geen kosten meegenomen voor grondverwerving, kabels en leidingen etc.
- Kosten voor verlichting zijn geen onderdeel van de SSK. In hoofdstuk 3.4 is een overzicht gegeven van de kosten voor verschillende type verlichting.

- Dit project gaat in verband met comfort voor de fietser uit van het aanbrengen van asfalt in nieuwe situaties. Andere keuzes (zie hoofdstuk 3.2) leiden tot andere investeringskosten en subsidiabele kosten.

3 Kwaliteitsniveau en uitgangspunten

Dit hoofdstuk gaat in op het gewenste kwaliteitsniveau van de doorfietsroutes en andere uitgangspunten.

3.1 Prioritaire doorfietsroutes

De prioritaire fietsroutes vormen rechtstreekse verbindingen tussen de kernen in de regio Gooi en Vechtstreek. Er wordt als het ware een kralenketting gelegd door de regio. Voor fietsers die meer dan 10 kilometer afleggen is de route langs de kralenketting niet per se de kortste. Bijvoorbeeld voor een verplaatsing Hilversum – Amsterdam ligt gebruik van de fietsroute langs de provinciale weg N236 meer voor de hand dan de route langs de kernen van Bussum, Naarden en Muiden.

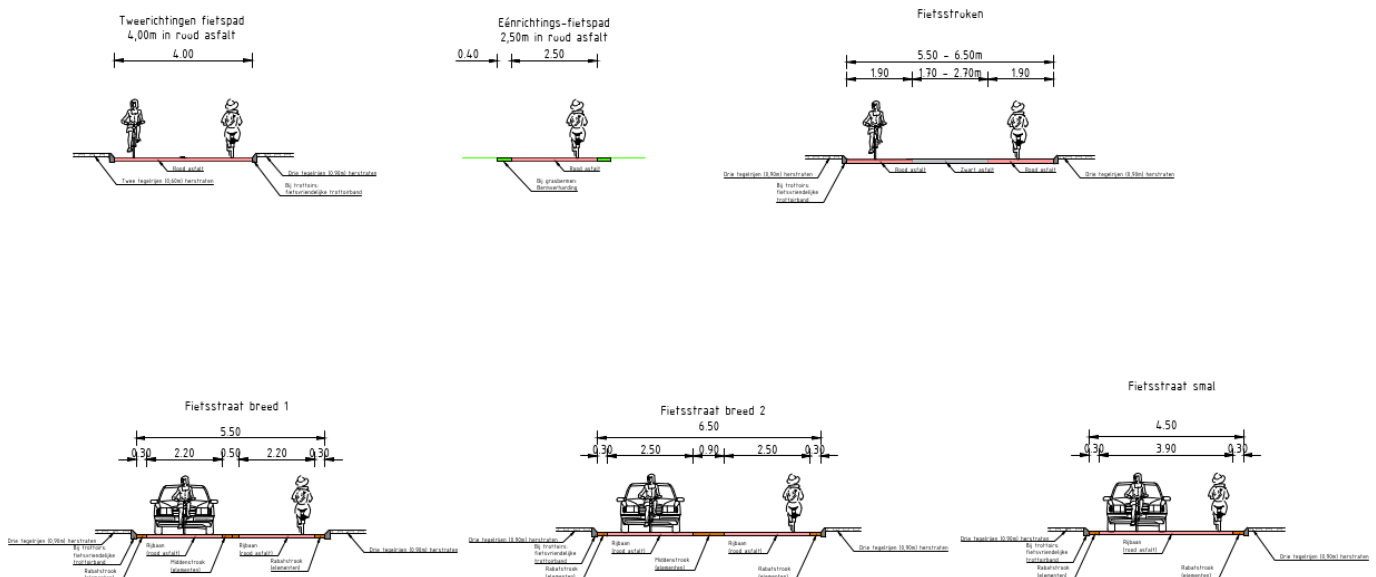
Aan de randen van de regio sluiten de prioritaire routes aan op doorroutes in de naburige regio's: er zijn aansluitende hoogwaardige routes richting Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. In Wijdemeren sluiten de drie routes aan op de rest van het hoogwaardig fietsnetwerk die niet de status prioritaire route hebben gekregen, maar wel een belangrijke functie hebben in het regionale fietsnetwerk.

Het ontwikkelen van een hoogwaardige fietsroute moet er toe leiden dat een deel van de fietsers die nu nog uitwaaiëren over meerdere parallelle routes, straks zullen kiezen voor de hoogwaardige route. Deze bundeling van fietsstromen op de hoogwaardige fietsroute vormt een sneeuwbaaleffect, dat op zichzelf weer zorgt voor een gunstiger verhouding tussen het aantal fietsers en het overige verkeer, waardoor dat overige verkeer zijn gedrag vaker zal aanpassen aan de fietsers en het voor fietsers daardoor weer veiliger wordt.

3.2 Dwarsprofielen

Hoe een doorfietsroute er idealiter uit ziet is onder andere vastgelegd in het Perspectief Fiets van de provincie Noord-Holland. Op basis van de kwaliteitseisen uit het Perspectief Fiets zijn dwarsprofielen opgesteld van de meest voorkomende fietsmaatregelen. De dwarsprofielen zijn weergegeven in figuur 3.

De provincie ontwikkelt momenteel eisen voor een profiel met fietsstroken op doorfietsroutes. Om in aanmerking te komen voor een subsidie zijn fietsstroken van 1,90 meter exclusief belijning de norm. Deze eisen worden naar alle waarschijnlijkheid vanaf 2022 vastgelegd in de subsidievoorwaarden van maatregelen op het doorfietsroutenetwerk. In het profiel is rekening gehouden met een variabele breedte van de beschikbare ruimte, rijloper en fietsstroken. Dit betekent dat er ruimte is om de fietsstroken te verbreden binnen het huidige profiel. De wenselijke breedte is onder andere afhankelijk van de functie en lengte van de weg en de intensiteiten van de verschillende voertuigtypen.



Figuur 3: Overzicht van de 6 dwarsprofielen die binnen dit project worden gebruik

Kwaliteitseisen gaan over meer dan alleen de breedte van een fietsvoorzieningen zoals die beschreven zijn in deze paragraaf. In de navolgende paragraaf gaan we in op eisen ten aanzien van comfort en verharding.

3.3 Verharding en comfort

Een comfortabele doorfietsroute is een route met goede verharding zonder obstakels, hoogteverschillen, wortelopdruk, elementenverharding³ of drempels. De kwaliteitseisen voor doorfietsroutes schrijven voor dat er sprake is van gesloten verharding (bijvoorbeeld asfalt). Er zijn hoofdzakelijk twee redenen waarom wegbeheerders hier niet altijd voor (kunnen) kiezen:

- **In verband met kabels & leidingen (K&L).** Bij veel wegbeheerders en nutsbedrijven is de afspraak dat fietspaden boven de K&L niet geasfalteerd worden. Het risico van een geasfalteerd fietspad is dat deze regelmatig moet worden opgebroken om beheer (inspecties, herstelwerkzaamheden) te kunnen uitvoeren aan de K&L. Opbrekingen kunnen minder gemakkelijk worden hersteld, in vergelijking met elementenverharding, zorgvuldig herstel leidt tot extra kosten. Een gebrekkig herstel van het asfalt kan een negatieve invloed hebben op het comfort van de fietser. In de praktijk betekent dit dat veel wegbeheerders kiezen voor tegelverharding. Sommige wegbeheerders kiezen wel voor asfaltverharding, omwille van de kwaliteit voor fietsers en accepteren de hogere kosten die gemoeid zijn bij opbrekingen. De aanwezigheid van kabels en leidingen (K&L) onder de beoogde doorfietsroutes is in dit project in kaart gebracht.
- **In verband met stedenbouwkundige of ruimtelijke bezwaren.** In historische binnensteden past asfaltverharding soms niet goed in de omgeving, is een veel voorkomend argument bij afdelingen ruimtelijke inrichting van gemeenten. Toepassing van klinker(tje)s versterkt de

³ Elementenverharding is een verharding die bestaat uit losse elementen, zoals bijvoorbeeld het geval bij klinkers, (stoep)tegels of dergelijke.

historische aanblik van de binnenstad. Eventuele bezwaren tegen gesloten verharding, bijvoorbeeld vanwege beschermd stadsgezicht zijn besproken tijdens de overleggen van de kerngroepen van de betreffende wegbeheerders. In de praktijk betekent dit dat in elke historische kern in de regio de afweging wordt gemaakt tussen ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van de doorfietsroute en die afweging vaak uitvalt in het nadeel van de laatste, omdat de elementverharding (klinkers) hoger worden gewaardeerd binnen het straatbeeld. Overigens zijn ook tussenoplossingen (combinatie asfalt en klinker) mogelijk.

In de schetsontwerpfase maken we voorgaande aandachtspunten inzichtelijk en benoemen we in algemene zin de oplossingsrichtingen. In de meeste gevallen zijn beide type knelpunten (K&L en historisch stadsgezicht) oplosbaar en heeft dit dus geen consequenties voor het voorkeurstracé van de doorfietsroutes. Bij kabels en leidingen kan er bijvoorbeeld worden gekozen om betonnen prefabplaten toe te passen (bijvoorbeeld Easypath, zie figuur 4). Met deze gesloten verharding blijven kabels en leidingen toegankelijk voor de wegbeheerders, is er geen sprake van wortelopdruk en is het comfort van de fietser geborgd. De locaties waar sprake is van een ontwerpogave met betrekking tot het type verharding dienen in de volgende planfase te worden uitgewerkt.



Figuur 4: Easypath (bron afbeelding: easypath.nl)

Voor doorfietsroutes is het belangrijk dat deze routes ook als zodanig herkenbaar zijn (verharding, kleur, comfort en markering). Uitvoering van fietspaden of fietsstraten in (rood) asfalt levert in oude binnensteden en dorpen regelmatig conflicten op met ruimtelijke en stedenbouwkundige ambities of streefbeelden. Ook in natuurgebieden kan dit een conflict opleveren. Op deze locaties moet worden gezocht naar een compromis.

Dit kan bij een fietsstraat bijvoorbeeld door te kiezen voor een combinatie van gesloten verharding op de fietsstroken en elementenverharding van de middenstroken en/of rabastroken. Ook zijn er mogelijkheden om streetprint op asfalt toe te passen waardoor het wegdek een uitstraling krijgt die lijkt op elementenverharding, maar het comfort biedt van een gesloten verharding. Het toepassen van streetprint in plaats van asfalt is kostbaar. De meerkosten van streetprint ten opzichte gewoon asfalt is € 35,00 per vierkante meter directe bouwkosten. In het geval van een fietsstraat van 5,5 meter komt dit neer op € 392,00 extra investeringskosten per strekkende meter.

Een keuze voor een vorm van verharding dat niet aansluit bij de kwaliteitseisen voor doorfietsroutes kan van invloed zijn op de hoogte subsidies voor de betreffende tracédelen.

3.4 Openbare verlichting

Vanuit het oogpunt van (sociale) veiligheid dienen doorfietsroutes verlicht te worden. Grote delen van de doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek liggen buiten de bebouwde kom. Juist op dit soort locaties is verlichting gewenst in verband met sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Een aandachtspunt hierin zijn mogelijke verstoring van de flora en fauna als gevolg van de verlichting. In deze planfase benoemen we oplossingsrichtingen en aandachtspunten ten aanzien van de openbare verlichting. Ook geven we een globale kosteninschatting van verschillende type verlichting.

Zodra het voorkeurstracé is vastgesteld kan in de volgende planfasen per route een **verlichtingsplan** worden opgesteld. Dit verlichtingsplan dient per tracédeel de voorkeurswijze van verlichting inzichtelijk te maken. Er dient in het verlichtingsplan rekening te worden gehouden met de mogelijke overlast voor de natuur, bijvoorbeeld door het toepassen van flora- en faunavriendelijke verlichting.

Langs veel routes is al sprake van verlichting. Op locaties waar nog geen sprake van verlichting is kunnen de volgende type verlichting worden toegepast (niet limitatief):

- Traditionele (LED)-verlichting. De nog steeds meest gebruikte openbare verlichting is verlichting met één lichtkleur en die alleen aan en uit wordt geschakeld via de netbeheerder of een eigen energienet. Als lichtbron wordt voornamelijk ledverlichting toegepast met de kleur 3000K (warm wit) of 4000K (wit). De meeste fabrikanten leveren alleen nog ledverlichting en geen traditionele lichtbronnen.
- (Eco) Dynamische verlichting waarbij de verlichting enige tijd aangaat als er gebruikers (fietsers) rijden. Door de toepassing van Eco-Dynamisch Verlichting worden fietspaden beter, slimmer en veiliger verlicht met minder verstoring van flora en fauna.
- Wegdekreflectoren. De LUX Solar wegdekreflectoren activeren bij het intreden van de schemering en branden gedurende de hele nacht. Zodra het daglicht weer boven de 100 lux komt zullen de LUX Solar wegdekreflectoren weer uitschakelen en begint de batterij met laden. De batterij wordt gevoed met zonne-energie. Het voordeel is dat door het gebruik van zonnetechnologie er geen bekabeling nodig is. De levensduur van de verlichting is gelijk aan deklaag. Mits opgeladen geplaatst, is de verwachte levensduur van de verlichting circa tien jaar.

- Een ander alternatief is het gebruik van reflecterend asfalt of betonplaten. In hoeverre een eventuele toepassing van reflecterend (rood)asfalt op een solitair fietspad in een bosrijke omgeving zal leiden tot vergroting van de sociale en verkeersveiligheid is in dit stadium niet bekend.

In tabel 1 zijn de kosten per strekkende meter voor verschillende type verlichting weergegeven. Omdat in dit stadium nog onduidelijk of, waar en welke verlichting wordt toegepast, zijn deze kosten geen onderdeel van de SSK. De indicatieve prijzen in tabel 1 kunnen worden benut om als wegbeheerder zelf een inschatting en afweging te maken ten aanzien van de openbare verlichting.

Tabel 1: Indicatie investeringskosten verschillende type verlichting (prijspeil Q3 2021)

Type	Omschrijving	Investeringskosten (prijspeil Q3 2021)
LED-verlichting	Leveren en aanbrengen Openbare Verlichting (OV), LED-verlichting, hart op hart afstand (h.o.h.) 25m, éénzijdig langs de rijbaan	€ 80/m1
Ecodynamische LED-verlichting	Leveren en aanbrengen OV, Ecodynamische LED-verlichting, h.o.h. 25m, éénzijdig langs de rijbaan	€ 90/m1
Wegdekreflectoren	Leveren en aanbrengen LUX 5 glasbol wegdekreflectoren, h.o.h. 9m	€ 15/m1
Reflecterend asfalt of beton	Aanbrengen deklaag Reeflexfalt, d=30mm, Zwart, breedte 3m	€ 43,50/m1

3.5 Bewegwijzering, markering en bebording

Het netwerk van doorfietsroutes moet ook als zodanig herkenbaar zijn voor de gebruiker. De wijze van markering en bebording draagt in grote mate bij aan de herkenbaarheid van en de veiligheid op een route. Het is van groot belang dat de vormgeving van de 'wayfinding' op de regionale doorfietsroutes zoveel mogelijk uniform is, voor een zo eenduidig mogelijk beeld van de routes. Het netwerk van regionale doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek sluit bovendien aan op andere doorfietsroutes in Amsterdam en in de provincies Flevoland en Utrecht, waar zoveel mogelijk volgens dezelfde principes zou moeten worden gewerkt.

De afgelopen jaren is er door meerdere partijen en in meerdere provincies onderzoek gedaan naar de bewegwijzering van regionale fietsroutes. Begin 2021 hebben de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) en samenwerkende overheden en partijen binnen Tour de Force hiervoor een landelijk gedragen uitvoeringsvorm ontwikkeld en vastgesteld. Deze is sinds 2022 onderdeel van de CROW-publicatie 322, hoofdstuk 6.

Een uniforme markering en bewegwijzering van de routes helpt bij de herkenbaarheid van de routes en zorgt voor het duidelijk aangeven van verschillende situaties zoals kruisingen. Om de fietsroutes in de Gooi en Vechtstreek aan te laten sluiten bij andere regionale routes, is gekozen om de bewegwijzering te baseren op het advies van de Tour de Force en aan de sluiten bij het doorfietsroutenetwerk van de provincie Utrecht.



In deze schetsontwerpfase is bij het opstellen van de kostenraming rekening gehouden met kosten voor de bewegwijzering en herkenbaarheid van de doorfietsroutes.



Figuur 5: F-nummers (2020)

3.6 Beheer

Vanuit de Fietzersbond is ook aandacht gevraagd voor het beheer van de routes. Nadat maatregelen aan de routes zijn genomen en sprake is van werkelijk hoogwaardige fietsroutes, moet de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de routes gewaarborgd blijven. Er moeten afspraken worden gemaakt over het dagelijkse beheer, zodat voor alle fietsroutes zoveel mogelijk dezelfde praktijk van vegen (bladval in de herfst, takken na een storm, sneeuw) en strooien (gladheid) wordt gehanteerd. Het is onwenselijk dat na een stevige sneeuwbuï fietsers onderweg geconfronteerd worden met beheergrenzen van wegbeheerders omdat verschillende afspraken zijn gemaakt over het ruimen van sneeuw.

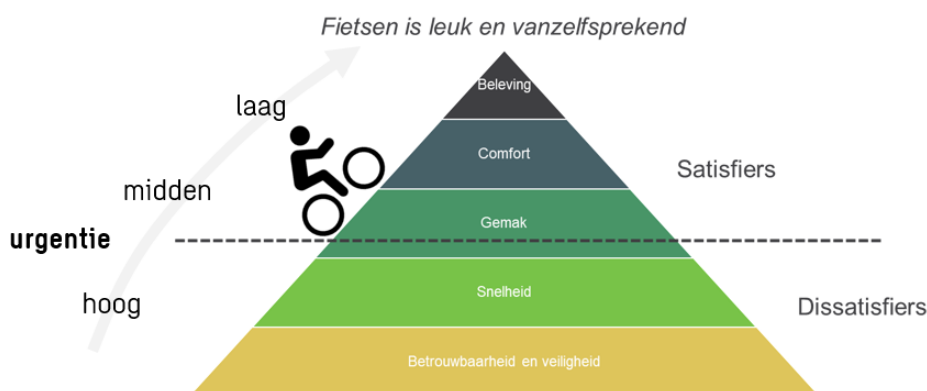
3.7 Werkwijze uitvoeringsplanning 2027

Het doel van dit project is om de prioritaire doorfietsroutes richting 2027 zo goed mogelijk in te richten. Waarom 2027?

Dit komt vanwege de planning in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) en de doelstellingen uit de 2^e etappe van de Schaalsprong Fiets van Tour de Force. Het jaar 2027 betreft ook het einde van de (onder andere) provinciale bestuursperiode.

Dit rapport geeft per doorfietsroute een advies met betrekking tot de uitvoeringsplanning per tracédeel of logische groep van tracédelen. Het advies is gebaseerd op 4 criteria: urgentie, bestuurlijk draagvlak, meekoppelkansen met beheer en onderhoud en het 'laaghangend fruit'.

De mate van *urgentie* gaat over de huidige fietskwaliteit op het tracédeel in relatie tot de eisen voor doorfietsroutes. Tracédelen met verkeersonveilige inrichting (gemengd verkeer, hoge intensiteiten en rijsnelheid) kennen logischerwijs een hogere urgentie dan tracédelen waar vooral het comfort beter moet (bijvoorbeeld vrijliggende tegelfietspaden). Figuur 6 laat zien hoe situaties onder het criterium urgentie worden geclassificeerd.



Figuur 6: Criterium 'Urgentie'

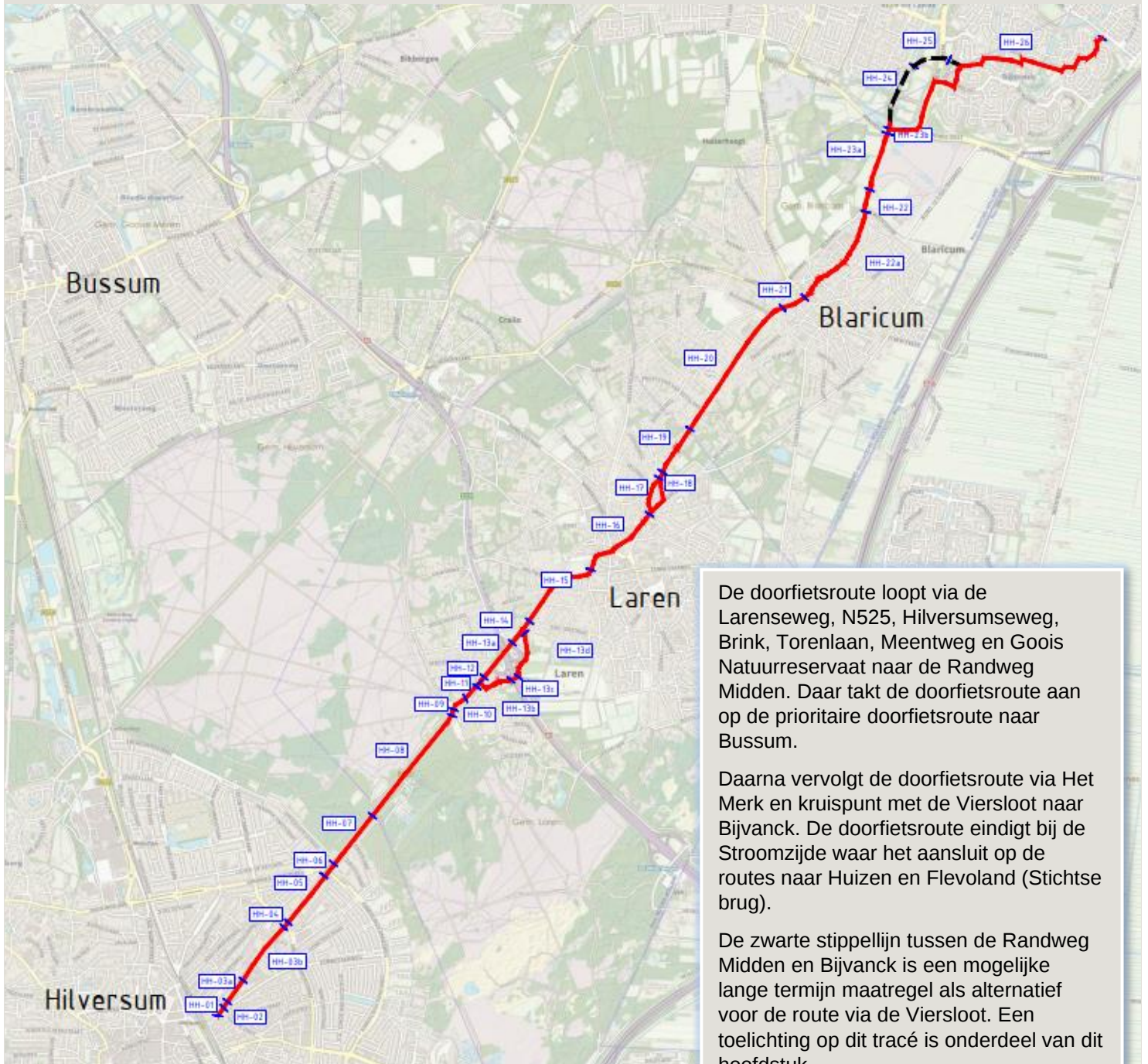
De mate van urgentie is op basis van de ontwerpanalyses en gesprekken met wegbeheerders per tracédeel bepaald. In tabel 2 staat toegelicht welke veel voorkomende situaties horen bij welk type urgentie. In deze tabel is ook de koppeling gemaakt met het geadviseerde jaar van realisatie.

Tabel 2: toelichting op criterium 'Urgentie'

Urgentie	Toelichting / omschrijving (niet limitatief)	Start realisatie
Hoog	Gemengd verkeer: geen/smalle fietsstroken en/of hoge intensiteiten en hoge snelheid Vrijliggend: veel te smalle fietspaden en/of hoge fietsintensiteiten	2023
Midden	Gemengd verkeer, lage intensiteiten, herkenbaarheid/gemak doorfietsroute	2024 - 2025
Laag	Vrijliggende voorzieningen met minimaal profiel, comfort, recent onderhouden	2026 - 2027

De concept uitvoeringsplanning is in januari 2022 met de betrokken wegbeheerders besproken en aangescherpt. Uit een inventarisatie bij de gemeenten blijkt dat er op dit moment nog weinig bekend is over meekoppelkansen met beheer en onderhoud. Voor zover mogelijk is de planning aangescherpt op beheer en onderhoud of andere raakvlakken zoals een herontwikkeling. De planning is dus primair gebaseerd op het criterium Urgentie. Het is aan de wegbeheerders om, al dan niet gezamenlijk, de geadviseerde planning verder te concretiseren. Daarbij spelen uiteraard ook andere aspecten een rol, zoals het draagvlak voor maatregelen, beschikbare capaciteit voor de verdere uitwerking en beschikbaar budget.

Hilversum – Huizen



De doorfietsroute loopt via de Larenseweg, N525, Hilversumseweg, Brink, Torenlaan, Meentweg en Goois Natuurreservaat naar de Randweg Midden. Daar takt de doorfietsroute aan op de prioritaire doorfietsroute naar Bussum.

Daarna vervolgt de doorfietsroute via Het Merk en kruispunt met de Viersloot naar Bijvanck. De doorfietsroute eindigt bij de Stroomzijde waar het aansluit op de routes naar Huizen en Flevoland (Stichtse brug).

De zwarte stippellijn tussen de Randweg Midden en Bijvanck is een mogelijke lange termijn maatregel als alternatief voor de route via de Viersloot. Een toelichting op dit tracé is onderdeel van dit hoofdstuk.

4 Hilversum – Huizen via Laren en Blaricum

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de belangrijkste ontwerpgegevens, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute Hilversum – Huizen. De ontwerptekeningen zijn opgenomen in bijlage 1.

4.1 Gemeente Hilversum

De tracédelen in de gemeente Hilversum zijn weergegeven in tabel 3. De belangrijkste maatregel voor deze route binnen de gemeentegrenzen van Hilversum is de herinrichting van de Larenseweg tot een fietsstraat, zie figuur 7 voor een impressie. Het voornemen tot herinrichting is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- De huidige vrijliggende fietspaden zijn te smal. Een verbreding van de fietspaden gaat ten koste van de voetganger en/of parkeerplaatsen;
- De huidige fietspaden grenzen op sommige locaties direct aan inritten naar de percelen. Auto's rijden vanaf de oprit (vrijwel) direct het fietspad op. Ook is er soms sprake van langsparkeren op/langs het fietspad of staan er prullenbakken
- Deze herinrichting, gepaard met een afwaardering van het snelheidsregime naar 30 km/uur, zorgt voor een veilige oplossing voor fietsers en een betere leefbaarheid voor de directe omgeving. De gemeente gaat deze oplossing nader analyseren. In de verdere uitwerking dient ook aandacht te zijn voor het afdwingen/handhaven van de 30 km/uur.
- Andere maatregelen die in het centrum worden genomen hebben effect op de verkeerscirculatie. De functie van de Larenseweg verandert daarmee ook. De gemeente gaat de effecten van de infrastructurele maatregelen op de verkeerscirculatie nader onderzoeken.

Aan beide kanten van de rotonde (HH04⁴) op de kruising van de Larenseweg en de Jan van der Heijdenstraat is een overgang naar het vervolg van de fietsstraat nodig. Op de rotonde zelf volstaan beperkte maatregelen om het comfort te verhogen door middel van andere verharding.

Tracédeel	Bijlage	Tekenblad
HH-01 t/m HH-05	1	L01
HH-05 t/m HH-08	1	L02
HH-08 t/m HH-12	1	L03
HH-11 t/m HH-15	1	L04
HH-15 t/m HH-18	1	L05
HH-18 t/m HH-20	1	L06
HH-20 t/m HH-22a	1	L07
HH-22a t/m HH-23a	1	L08
HH-22 t/m HH-24	1	L09
HH-24 t/m HH-26	1	L10
HH-26	1	L11

⁴ HH04 is een verwijzing naar de ontwerptekeningen. Het betreft de route HH (Hilversum – Huizen), trajectdeel 04.

Tabel 3: voorstel inrichting per tracédeel in Hilversum

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HH01 t/m HH03a	Wegvak	Larenseweg	Fietsstraat (auto 1-richting)
HH03b	Wegvak	Larenseweg	Fietsstraat (auto 2-richting)
HH04	Rotonde	Larenseweg x Jan van der Heijdenstraat	Comfortmaatregelen
HH05	Wegvak	Larenseweg	Fietsstraat (auto 1-richting)
HH06	Kruispunt	Larenseweg x Joh. Gerardtsweg, Kamerlingh Onnesweg en N525	Verbeteren oversteek fietsers
HH07	Wegvak	N525 binnen bebouwde kom (bibeko)	Oostzijde: fietsstraat smal Westzijde: 1-richtingsfietspad 2,5 meter



Figuur 7: Visualisatie Larenseweg als fietsstraat

4.2 Provincie Noord-Holland

De route gaat na het kruispunt van de Larenseweg, Johannes Gerardtsweg en Kamerlingh Onnesweg over in de N525, in beheer bij de provincie Noord-Holland. Aan beide kanten van deze N525 liggen geasfalteerde eenrichtingsfietspaden. Het advies is om deze – waar dat nog niet het geval is – te verbreden tot 2,5 meter. Deze breedte sluit ook aan bij het nog te realiseren ecoduct over de N525. De eenrichtingsfietspaden takken aan op het nieuwe ontwerp voor het kruispunt bij de vestiging van La Place van de provincie. Tussen de La Place en Diepenbrocklaan is aan de westzijde van de N525 sprake van 2-richtings fietsverkeer op het 1-richtingsfietspad. Tellingen (2021) wijzen uit dat er dagelijks circa 180 fietsers (13% van totaal) tegen het fietsverkeer in fietsen. Een van de verklaringen is de slechte oversteekbaarheid van de N525. Het nieuwe verkeersplein verbetert de oversteekbaarheid van de N525 waardoor fietsers richting Laren aan de goede kant van de weg gaan fietsen. Het is binnen de beschikbare ruimte niet mogelijk om een tweerichtingsfietspad met doorfietskwaliteit te realiseren.

Op de parallelweg aan de oostkant van de N525 bij het Joods Monument is het voorstel een fietsstraat te realiseren. De fietsstraat draagt bij aan het ontsluiten van het fietsverkeer vanaf Laar & Berg en de Langsakker.

Het tracédeel HH12 is het kruispunt van de N525 met de Diepenbrocklaan en de Vredelaan in Laren. Hier is aan de oostzijde van de N525 onvoldoende ruimte om structureel te voldoen aan de minimale breedte van 2,0 meter voor eenrichtingsfietspaden. De beperkte breedte betreft echter een beperkte lengte (circa 40 meter). Het advies is om aan de oostzijde van de N525 te investeren in een comfortabelere verharding en te verbreden waar mogelijk.

Tracédeel HH13a betreft de fietsroute langs de N525 tussen de kruising Diepenbrocklaan en Rijksweg West. In dit tracédeel kruist de fietsroute de A1. Aan de oostzijde van de N525 ligt een tweerichtings fietspad; aan de westzijde van de N525 ligt een fietspad in een tunnel onder de A1, op 200 meter ten zuidoosten van het viaduct. Onder de A1 is het advies om op de fietsroute gesloten verharding aan te brengen en waar nodig het fietspad te verbreden tot minimaal 3,0 meter.

Tabel 4: Voorstel inrichting per tracédeel Provincie Noord-Holland

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HH08	Wegvak	N525	1-richtingsfietspaden 2,5 meter
HH09	Kruispunt	N525 bij 'La Place'	Ontwerp PNH
HH10	Wegvak	N525	Oostkant: fietsstraat Westkant: 1-richtingsfietspad 2 meter
HH11	Wegvak	N525	Oostkant: 1-richtingsfietspad 1,8 - 2,5 meter Westkant: 1-richtingsfietspad 2,5 meter
HH12	Kruispunt	Diepenbrocklaan x Vredelaan x N525	Geen maatregelen
HH13a	Wegvak	N525 onder A1	2-richtingsfietspad 3,0 meter

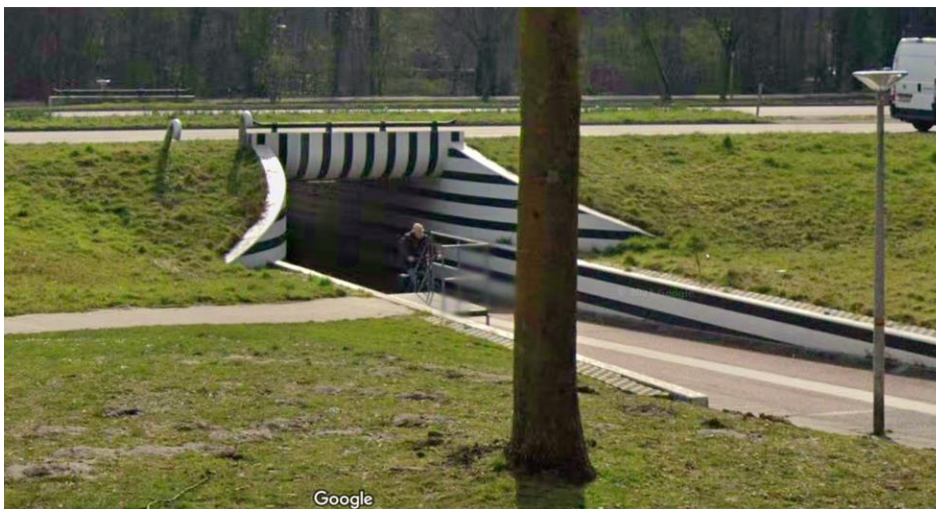
4.3 Gemeente Laren

Om de A1 te kruisen steken veel fietsers vanuit Hilversum naar Laren de N525 tweemaal oversteken, de eerste keer vóór het viaduct met de A1 van de westzijde naar de oostzijde en de tweede keer na het viaduct van oost naar west. Zoals hiervoor is vermeld, loopt er ook een fietsroute via een fietstunnel ten zuidoosten van het viaduct. Op basis van verkeerstellingen in 2021 blijkt dat de route via de fietstunnel via de Vredelaan onder de A1 een veel gebruikte route is. Daarom is in aanvulling op het tweerichtingsfietspad langs de N525 onder het viaduct ook de route via de tunnel onder de A1 onderdeel van het voorkeurstacé. Belangrijk is dat fietsers vanuit Hilversum bij de Vredelaan goed worden geleid naar het tunneltje; het tunneltje is vanaf het kruispunt niet zichtbaar en fietsers lijken hier verleid te worden om de N525 over te steken. Met bewegwijzering en markering kunnen de fietsers naar het tunneltje worden geleid.

Op de Vredelaan zelf worden geen maatregelen geadviseerd omdat deze recent is onderhouden. Vanaf de Vredelaan richting de tunnel onder de A1 wordt een smalle fietsstraat gerealiseerd op basis van de huidige breedte (circa 3,5 tot 4,0 meter). Het advies is om deze breedte te accepteren omdat het een (voor autoverkeer) doodlopende straat is die alleen wordt gebruikt door de twee aangrenzende woningen. De fietsstraat gaat over in een tweerichtingsfietspad van ruim 3 meter richting de tunnel.

De tunnel onder de A1 wordt heringericht. Het voorstel is om de middengeleider te vervangen door een brede overrijdbare markering. Ook komt er een nieuwe deklaag (rood asfalt).

De inrichting van de tunnel verdient een stevige opknapbeurt. De tunnelwanden (en het plafond) kunnen worden voorzien van 'hufproof' verlichting en dito wandbekleding, in opvallende kleuren. Ter inspiratie dient de fietstunnel onder de Boutenslaan in Eindhoven (gebouwd in de jaren 50, heringericht in 1998), zie figuur 8. Eigenaar van de tunnel en verantwoordelijk voor de constructie is Rijkswaterstaat; dagelijks onderhoud en renovatie van de binnenkant van de tunnel is de verantwoordelijkheid van de gemeente Laren. De op de tunnel aansluitende Rijksweg Oost wordt ingericht als een brede fietsstraat richting Laren, aansluitend op de Hilversumseweg.



Figuur 8: Referentie tunnel Eindhoven (boven) en impressie fietstunnel A1 en Rijksweg Oost (onder)

De oversteek van de Hilversumseweg (HH14) wordt veiliger gemaakt. Het voorstel is om de huidige oversteek te splitsen in twee oversteeklocaties in één richting.

De oversteek komt op een plateau te liggen om het autoverkeer af te remmen. Vanwege de functie in het netwerk en drukte van gemotoriseerd verkeer, hebben fietsers geen voorrang. Een alternatief op deze oplossing is om de huidige oversteeklocatie in twee richtingen te verplaatsen naar de noordzijde van de Rijksweg Oost. Aandachtspunt hierbij is de beschikbare ruimte in relatie tot de uitrit aan de westzijde van de Hilversumseweg en het kruisvlak op de Hilversumseweg.

Op de Hilversumseweg en Burgemeester Van Nispen van Sevenaerstraat (HH15) richting het centrum van Laren is geen ruimte om het fietspad te verbreden. Het voorstel is om op deze locatie de tegelverharding te vervangen voor gesloten verharding ter verbetering van het comfort voor de fietser. Dit betekent wel dat de fietspaden niet voldoen aan de minimale kwaliteitseisen voor doorfietsroutes.

Op basis van de huidige intensiteiten en beschikbare ruimte is het niet goed mogelijk om doorfietsroute kwaliteit te realiseren op de Brink (HH16) en de toeleidende straten in zowel noordelijke als zuidelijke richting. Een eventuele verbreding van de fietsvoorzieningen binnen de huidige verharding gaat ten koste van de verkeersveiligheid, de verkeerscirculatie en de doorstroming van alle weggebruikers, tenzij ingrijpende aanvullende maatregelen worden genomen. Een verbreding van de rijbaan zal ten koste gaan van het groen rondom de Brink.

Ondanks de beperkte mogelijkheden om de fietsvoorzieningen rondom de Brink te verbeteren, blijft de route via het centrum van Laren de meest logische doorfietsroute tussen Huizen en Hilversum. Alternatieve routes zijn onderzocht en afgevalen omdat die niet goed aansluiten bij het idee van een doorgaande route voor fietsers in de richting van Blaricum en Hilversum, en die bijdraagt aan het verbeteren van fietsvoorzieningen voor de inwoners van Laren. Vanwege de samenhang van de verkeersveiligheid, de verkeerscirculatie, de beperkte ruimtelijke mogelijkheden en het belang om het dorpse en lommerrijke karakter van de Brink te behouden is het advies om het centrumgebied rondom De Brink in een separaat proces lokaal integraal uit te werken, in samenwerking met de omgeving.

Dat de fietsvoorzieningen op en om de Brink niet worden aangepast, zorgt voor een beperking van de beoogde verbeteringen van de doorfietsroute. Voor verbetering aan de Hilversumseweg en de Torenlaan in Laren lijkt wel draagvlak te zijn en de grote lengte van deze trajecten zorgt ervoor dat in Laren toch sprake is van een substantiële verbetering van de verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van de fietsroute.

Het advies is om de fietsstroken op de Torenlaan (1-richtingsverkeer voor auto en fiets) tussen de Sint Lucasweg en Mauvezand te verbreden tot 1,90 meter. Het eenrichtingsfietspad op de Remiseweg richting de rotonde met de Torenlaan en Sint Lucasweg wordt voorzien van een comfortabele verharding voor fietsers. Voor de inrichting van Mauvezand tussen de Torenlaan en Remiseweg wordt een fietsstraat geadviseerd. Met dit profiel blijft auto- en fietsverkeer in twee richtingen mogelijk. Het iets opschuiven van de busdoorsteek en halte op de rotonde Torenlaan – Remiseweg – Sint Lucasweg richting de rijbaan creëert meer ruimte om een voldoende breed fietspad te realiseren. We merken op dat het voor fietsers niet mogelijk is om de rotonde Torenlaan – Remiseweg – Sint Lucasweg rondom te fietsen.

Dit is in afwijking van de richtlijn voor een dergelijke rotonde en is een beperking voor het langzaam verkeer. De gemeente geeft aan dat de rotonde desondanks goed functioneert.

De Torenlaan (HH19, HH20) is (minimaal) 6 meter breed. De rijbaan tussen de bomen is in gebruik voor het autoverkeer; voor fietsers en voetgangers ligt een pad achter de bomenrij langs. Het pad achter de bomenrij is te smal om fietsers en voetgangers op een goede manier te faciliteren en zorgt voor conflicten met in- en uitrijdende auto's van de aanliggende woningen. Om binnen de ruimtelijke mogelijkheden doorfietsroutekwaliteit te realiseren adviseren we een herinrichting van de Torenlaan. De Torenlaan krijgt een profiel met fietsstroken op de rijbaan van circa 1,90 meter (mede afhankelijk van de precieze rijbaanbreedte), in combinatie met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit nieuwe profiel zorgt ervoor dat de bestaande fietspaden achter de bomen langs helemaal ter beschikking komen van de voetgangers.



Figuur 9: Visualisatie inrichting Torenlaan met fietsstroken (1,90 meter en rijloper 2,40 meter)

De Fietzersbond geeft aan dat ze zorgen heeft over de naleving van de 30 km/u en daarmee over de veiligheid voor fietsers. De type maatregelen die nodig zijn voor het afdwingen/handhaven van de maximum snelheid wordt in de volgende planfasen uitgewerkt.

De verlaging van de snelheid heeft gevolgen voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Bij een subsidieaanvraag bij de provincie worden de gevolgen van het ontwerp voor de verkeersveiligheid, fietsbereikbaarheid, doorstroming openbaar vervoer en duurzaamheid tegen elkaar afgewogen.

De nieuwe inrichting draagt bij aan een grotere verkeersveiligheid, omdat geen conflicten meer ontstaan tussen fietsers met voetgangers en in- en uitrijdende auto's bij de erfaansluitingen. Een lagere rijsnelheid draagt ook bij aan een betere leefbaarheid en vermindering van de overlast door snelrijdend verkeer. Voorwaardelijk voor deze inrichting is een etmaalintensiteiten op de Torenlaan die niet hoger ligt dan 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen. Op basis van verkeerstellingen uit 2019 (dus voor Covid19) blijkt dat er op een gemiddelde werkdag ruim 6.500 motorvoertuigen over de Torenlaan rijden. Dit aantal is dus nog te hoog.

Een lagere rijnsnelheid draagt mogelijk bij aan een verlaging van het aantal autoritten over de Torenlaan tot onder de gewenste 6.000 motorvoertuigen. Gezien het relatief kleine verschil tussen de richtlijnen en het huidige gebruik lijkt een herprofilering reëel.

Tabel 5: Voorstel inrichting per tracédeel in Laren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HH13b	Wegvak	Vredelaan	Smalle fietsstraat en 2-richtingsfietspad $\geq 3,0$ meter
HH13c	Tunnel	Fietstunnel A1	Herinrichting: veiliger, aantrekkelijk en hufferproof
HH13d	Wegvak	Rijksweg Oost	Fietsstraat
HH14	Oversteek	Hilversumseweg	Plateau, splitsen/verplaatsen oversteek fietsers
HH15	Wegvak	Hilversumseweg	Comfortmaatregelen
HH16	Centrumgebied	Brink e.o.	Lokaal uitwerken
HH17	Wegvak	Mauvezand / Torenlaan / Remiseweg	Fietsstroken 1,90 meter richting Brink Fietsstraat en 1-richtingfietspad richting Torenlaan
HH18	Rotonde	Torenlaan	Overgang vrijliggende fietspaden naar fietsstroken
HH19	Wegvak	Torenlaan	Fietsstroken 1,90 meter (nu vrijliggend)

4.4 Gemeente Blaricum

Tot Randweg Midden

De voorgestelde vormgeving voor de Torenlaan in Blaricum is hetzelfde als in Laren. Ook in Blaricum zorgt de lagere maximumsnelheid en de andere indeling van de rijbaan ook voor een sterk verbeterde leefbaarheid en verkeersveiligheid.

In het centrum van Blaricum vervolgt de route via de Meentweg. Dit is de meest directe fietsroute vanaf de Torenlaan naar het noordelijke puntje van de bebouwing van het oude dorp van Blaricum, waar de route vervolgt richting Huizen. Het voorstel is om de Meentweg in te richten als fietsstraat.

Een alternatieve route voor de Meentweg is de route via de Bergweg. De gemeente werkt aan een herinrichting van de Bergweg naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. De route via de Bergweg heeft als voordeel dat er een breder profiel is en aan één kant bebouwing, wat een ruimer uitzicht biedt. Het nadeel van deze route is dat de doorfietsroute dan ook gebruik maakt van de Huizerweg met veel in- en uitparkerende auto's in het centrumgebied van Blaricum. Daarnaast is de oversteekbaarheid van de Huizerweg in zuidelijke richting voor fietsers vanaf de Bergweg problematisch gezien de hoge intensiteiten.

Vanaf de Meentweg/Bergweg gaat de route naar het Goois Natuurreservaat (GNR) richting de Randweg Midden. Dit onverharde fietspad door een natuurgebied vraagt bijzondere aandacht in relatie tot de natuur. Om ook dit deel (ca. 400 meter) van de doorfietsroute op minimaal kwaliteitsniveau te realiseren, zijn maatregelen nodig die mogelijk kunnen conflicteren met het behoud van de natuurwaarden. Naast het beheer van de natuurgebieden heeft GNR tot doel om de natuur toegankelijk en beleefbaar te maken voor inwoners van de regio. Het voorstel is om de huidige onverharde en te smalle fietsvoorzieningen te vervangen door betonplaten van 3 meter breed in een neutrale (grijze) kleurstelling.



Dit soort betonplaten worden in meer natuurgebieden toegepast en bieden voldoende comfort en kwaliteit voor de fietser, zie ook hoofdstuk 3.3.



Figuur 10: Huidige fietsoversteek Randweg Midden (GNR links, Stadspark rechts)

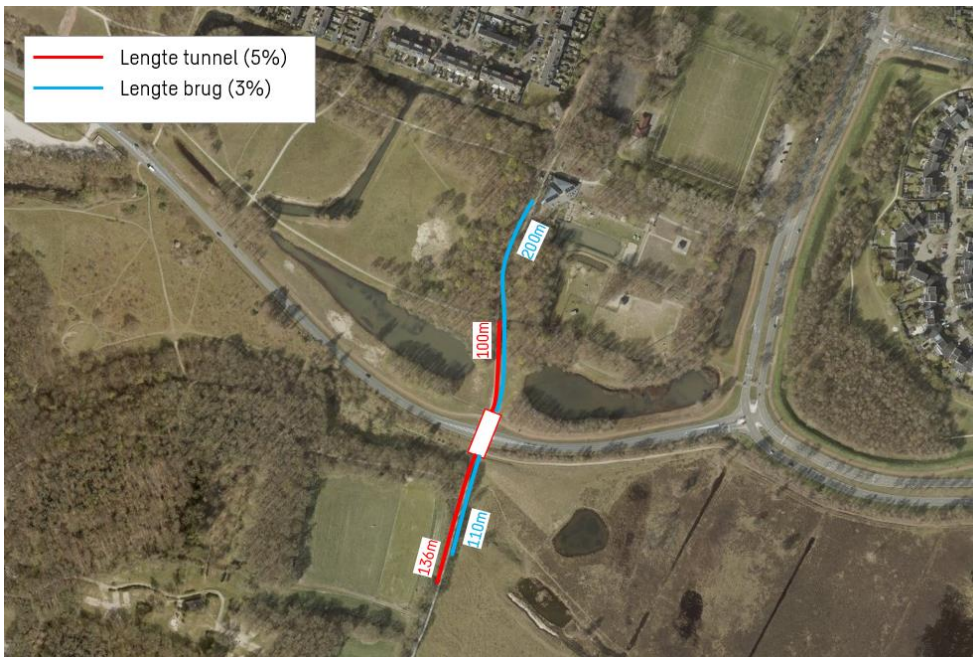
Oversteek Randweg Midden

Ten noorden van het gebied van GNR kruist de doorfietsroute de Randweg Midden (figuur 8). De Randweg Midden is een 60 km/uur weg buiten de bebouwde kom, maar met een inrichting voor hogere snelheden. De gelijkvloerse kruising van de fietsroute voldoet niet aan de principes voor duurzaam veilig. Dit maakt de oversteek voor fietsers een potentieel risico. Bij het kruisen van wegen met een hoge snelheid heeft het scheiden van verkeersstromen (dus ongelijkvloerse oplossingen) de voorkeur. Voor deze oversteek is daarom onderzoek gedaan naar verschillende oplossingen om de oversteek veiliger in te richten: een fietstunnel, fietsbrug of veiligere vormgeving van de gelijkvloerse oversteek. Het doel is om een veiligere oversteek voor fietsers te realiseren binnen planhorizon van dit project (2027).

De fietstunnel en gelijkvloerse oversteek zijn uitgewerkt in een ontwerp. De effecten van een fietsbrug zijn inzichtelijk gemaakt op basis van een analyse van de fietstunnel variant. Uit de analyse van het ontwerp en lengteprofiel (zie ook figuur 11) blijkt het volgende:

- Een fietstunnel heeft circa 136 meter nodig om aan zijde van het GNR weer op maaiveld te komen uitgaande van een hellingspercentage van 5%. Dit is grofweg een derde van de afstand tussen de Bergweg en Randweg Midden.
- Een fietsbrug heeft circa 110 meter nodig om aan de zijde van het GNR weer op maaiveld te komen (helling 3%). Bij een fietsbrug moet de helling minder steil zijn dan bij een tunnel, omdat fietsers vanaf het maaiveld beginnen met omhoog fietsen en snelheid verliezen, terwijl ze bij een fietstunnel eerst naar beneden rollen en daarbij snelheid winnen. Daarom is een iets steilere helling omhoog vanuit de tunnel over een beperkte lengte acceptabel. De impact in het Stadspark van een fietsbrug is groter dan van een tunnel, door de langere hellingen bij een fietsbrug. De hellingbaan van een fietsbrug begint grofweg ter hoogte van het gebouw van de kinderboerderij. In figuur 11 zijn de hellingen van een tunnel en een brug ingetekend op een kaart.

- Een fietsbrug of fietstunnel heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Het scheiden van verkeersstromen draagt ook bij aan een beter comfort voor de fietser. Er moet echter wel (stevig) geklommen worden door de fietser. Hierbij geldt: hoe minder steil de hellingbaan, hoe groter de impact op het Stadspark en GNR.
- Een verdiepte ligging van de Randweg Midden kan er voor zorgen dat er een beperkter hoogteverschil moet worden overbrugt. Een verdieping levert, afhankelijk van de precieze vormgeving, een potentieel conflict op met het nabijgelegen VRI-kruispunt bij het Merk: autoverkeer moet tijdig weer op het niveau van het kruispunt zijn i.v.m. verkeersveiligheid.
- Er zijn mogelijkheden om de huidige oversteek verkeersveiliger in te richten door aan beide kanten van de oversteek een drempel/plateau voor gemotoriseerd aan te brengen. Fietzers blijven uit de voorrang. In het ontwerp worden maatregelen genomen om het autoverkeer ter hoogte van de oversteek af te remmen. Een knik in het fietspad op gepaste afstand van de oversteek zorgt er verder voor dat fietsers aan beide kanten van de weg moeten afremmen voordat ze de oversteek naderen.



Figuur 11: Indicatie lengte hellingbaan van fietstunnel (rood, 5%) of fietsbrug (blauw, 3%)

Er zijn verschillende ongelijkvloerse varianten denkbaar, al dan niet in combinatie met een verdiepte ligging van de Randweg Midden. De benodigde voorbereidingstijd en investeringskosten van een dergelijke ingreep zijn groot. Een verbetering van de gelijkvloerse oversteek kan op korte termijn (voor 2027) al bijdragen aan een veiligere oversteek tegen relatief lage kosten. Deze kosten meegenomen in de raming van de doorfietsroutemaatregelen. Op de langere termijn kan een ongelijkvloerse oversteek de oversteek bij de Randweg Midden nog veiliger maken. Een vervolgstudie is nodig om tot een integrale afweging te komen (gebruik, effecten, kosten, locatie etc.), in samenhang met de oversteek bij 't Merk.

Uitvoering van verharding van het huidige onverharde fietspad door het GNR staat verkeerskundig los van de discussie omtrent de oversteek van de Randweg Midden. Kwaliteitsverbetering van dit fietspad is nodig om als doorfietsroute te functioneren.

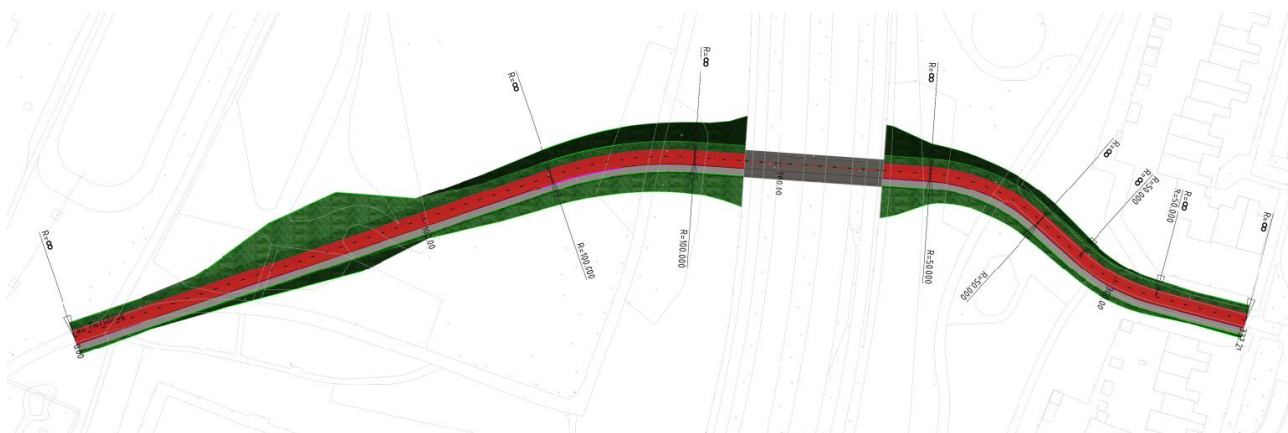
Tabel 6: Voorstel inrichting per tracédeel in Blaricum

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HH20	Wegvak	Torenlaan	Fietsstroken (nu vrijliggend)
HH21	Centrumgebied	Torenlaan	Fietsstroken
HH22	Wegvak	Bergweg	Fietsstraat
HH22a	Wegvak	Meentweg	Fietsstraat
HH23a	Wegvak	GNR	2-richtingsfietspad 3,0 meter (beton)
HH23b	Oversteek	Randweg Midden	Verkeersveiliger maken van oversteek: drempels, knik in fietspad
HH24	Wegvak	Het Merk - Viersloot	Bebording, markering en herkenbaarheid route
HH25	Fietsbrug en route Stadspark	Het Merk / Stadspark	Lange termijn
HH26	Herstructurering	Bijvanck	Uitwerking i.h.k.v. herstructurering

De route naar en door Bijvanck

Vanaf de Randweg Midden loopt de doorfietsroute langs de huidige vrijliggende fietspaden langs de Randweg en Het Merk naar het VRI-kruispunt met de Viersloot. Vanaf de Viersloot takt de doorfietsroute aan op de doorfietsroute via het Loverspad naar het Palingpad, De Maten en naar het eindpunt van de prioritaire route bij de Stroomzijde. Vanaf de Stroomzijde kan het regionaal fietsverkeer naar de Stichtse Brug, Blaricummermeent en Huizen.

Het Merk vormt voor fietsers een barrière tussen Bijvanck en de rest van Huizen en Blaricum. Vanuit het voortraject van deze studie is een fietsbrug als mogelijke oplossing aangedragen. Een fietsbrug draagt bij aan een betere verbinding tussen Bijvanck en Huizen. Ook kan een fietsbrug, i.c.m. regionale doorfietsroute door Bijvanck, de Blaricummermeent beter verbinden met de rest van de gemeente en regio. De regionale doorfietsroute en fietsbrug biedt de mogelijkheid om verschillende fietsstromen te bundelen. De aangedragen brugoplossing ligt ter hoogte van het Loverspad en sluit aan bij de beoogde doorfietsroute door Bijvanck richting de Stroomzijde en verder. In figuur 12 is de voetgangers- en fietsbrug over het Merk weergegeven.



Figuur 12: Fietsbrug over Het Merk tussen Stadspark en Bijvanck (ontwerp Sweco)

De analyse van de brug in figuur 12 is als volgt.

Een fietsbrug heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Het scheiden van verkeersstromen draagt ook bij aan een beter comfort voor de fietser. Ook draagt het bij aan een betere doorstroming voor autoverkeer op Het Merk. Er moet echter wel (stevig) geklommen worden door de fietser. Hierbij geldt: hoe minder steil de hellingbaan, hoe langer de hellingbaan. Bij een langere hellingbaan wordt de impact op het Stadspark en Bijvanck dus groter.

De impact van een fietsbrug op het Stadspark: er is circa 150 meter nodig om weer op maaiveld te komen (helling 2,7%). Deze ruimte is er.

In Bijvanck heeft een brug ca. 90 meter (helling 5%, te stijl) nodig om op maaiveld te komen. Bij het recht kruisen van Het Merk is meer ruimte er ook niet: de hellingbaan begint op het kruispunt Loverspad – Stam en grenst direct aan woningen met tuin.

Nader onderzoek naar andere technische oplossingen (bijvoorbeeld spiraal) kan mogelijk andere inzichten opleveren over hoe de benodigde hoogte kan worden bereikt. Aandachtspunt bij een andere vormgeving is dat de fietsbrug een logische route voor de fietser moet zijn. Een alternatieve locatie voor de fietsbrug ligt niet voorhanden in verband met de wens het noordelijk deel van Bijvanck te ontsluiten en de geplande doorfietsroute door Bijvanck.

Een van de aangedragen oplossingen is het verdiepen van Het Merk. Het voordeel van het verdiepen van Het Merk is dat een minder steile helling van de fietsbrug kan worden gerealiseerd: beter comfort voor de fietser en minder impact in Bijvanck. Het verdiept aanleggen van Het Merk levert echter een potentieel knelpunt op met de nabijgelegen kruispunten. Een dergelijke ingreep is bovendien zeer kostbaar en tijdrovend en past daardoor niet binnen de planning tot 2027 van dit project. Indien er toch voor deze optie wordt gekozen, is er aanvullend onderzoek noodzakelijk. Ook in samenhang met de eventuele aanpak oversteek Randweg Midden.

Ook zonder brug over Het Merk kunnen fietsers de oversteek maken van het Stadspark naar Bijvanck, via de VRI-kruispunten bij Kruin en Viersloot. Het advies voor de korte termijn is daarom om fietsers vanaf de Randweg Midden via het kruispunt met de Viersloot naar de doorfietsroute door Bijvanck te begeleiden (Palingpad en verder naar de Stroomzijde). Dit betekent dat er met name moet worden geïnvesteerd in de herkenbaarheid/vindbaarheid van de route. Fietsers richting de Viersloot maken dus geen gebruik van de route door het Stadspark, maar van de (goede) fietsvoorzieningen langs Het Merk. Fietsers richting Kruin of verder naar Huizen kunnen gebruik maken van de route door het Stadspark of langs Het Merk.

Voor de langere termijn (na 2027) is een fietsbrug mogelijk wel een goede oplossing. De inpassing in zowel het stadspark als de Bijvanck en een acceptabele helling aan de Bijvanck kant blijven hierin een punt van aandacht en vraagt om diepgaandere uitwerking dan binnen deze opdracht mogelijk is. Het advies is om voor de langere termijn de oversteek van Het Merk in samenhang met de oversteek van de Randweg Midden nader te onderzoeken vanuit een bredere gebiedsgerichte aanpak waarin ook de effecten op het overige verkeer en de inpassing op de omgeving worden meegenomen.

De doorfietsmaatregelen in Bijvanck zijn reeds uitgewerkt in het kader van de geplande herstructurering van de wijk. De Fietzersbond merkt op dat de vindbaarheid van de route in Bijvanck niet vanzelfsprekend is, onder meer door de structuur van de wijk met een bochtig en kronkelend stratenpatroon. Het verdient aanbeveling de doorgaande fietsroute, die doorloopt naar de Stichtse Brug, van voldoende bewegwijzering te voorzien.

4.5 Investeringskosten en subsidiabele kosten

De totale investeringskosten voor de doorfietsroute Hilversum – Huizen wordt vooralsnog ingeschat op circa 7,0 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt verdeeld:

- Ruim 1,6 miljoen euro voor maatregelen in Hilversum.
- Ruim 1,2 miljoen euro voor maatregelen op de N525 door de provincie Noord-Holland.
- Circa 1,7 miljoen euro voor maatregelen in Laren.
- Circa 2,4 miljoen euro voor maatregelen in Blaricum.

Kostenoverzicht SSK2018				Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000					
						Voorziene kosten		Risicoreservering	Totaal
		Directe kosten - benoemd	Directe kosten - nader te detaileren	Directe kosten	Indirecte kosten				
Investeringskosten:									
Bouwkosten Deelraming Hilversum	€	835.553	€ 83.555	€ 919.109	€ 247.750	€ 1.166.859	€ 233.372	€ 1.400.231	
Bouwkosten Deelraming provincie Noord Holland	€	634.274	€ 63.427	€ 697.701	€ 188.009	€ 885.770	€ 177.154	€ 1.062.924	
Bouwkosten Deelraming Laren	€	887.471	€ 88.747	€ 976.218	€ 263.144	€ 1.239.362	€ 247.872	€ 1.487.234	
Bouwkosten Deelraming Blaricum	€	1.247.237	€ 124.724	€ 1.371.961	€ 369.819	€ 1.741.780	€ 348.356	€ 2.090.136	
Bouwkosten Deelraming Huizen	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Bouwkosten	€	3.604.535	€ 360.453	€ 3.964.988	€ 1.068.782	€ 5.033.770	€ 1.006.754	€ 6.040.524	
Engineeringskosten Deelraming Hilversum	€	188.697	€ -	€ 188.697	€ -	€ 188.697	€ -	€ 188.697	
Engineeringskosten Deelraming provincie Noord Holland	€	141.723	€ -	€ 141.723	€ -	€ 141.723	€ -	€ 141.723	
Engineeringskosten Deelraming Laren	€	198.298	€ -	€ 198.298	€ -	€ 198.298	€ -	€ 198.298	
Engineeringskosten Deelraming Blaricum	€	278.685	€ -	€ 278.685	€ -	€ 278.685	€ -	€ 278.685	
Engineeringskosten Deelraming Huizen	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Engineeringskosten	€	805.403	€ -	€ 805.403	€ -	€ 805.403	€ -	€ 805.403	
Vastgoedkosten Deelraming Hilversum	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Vastgoedkosten Deelraming provincie Noord Holland	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Vastgoedkosten Deelraming Laren	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Vastgoedkosten Deelraming Blaricum	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Vastgoedkosten Deelraming Huizen	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Vastgoedkosten	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Overige bijkomende kosten Deelraming Hilversum	€	33.839	€ -	€ 33.839	€ -	€ 33.839	€ -	€ 33.839	
Overige bijkomende kosten Deelraming provincie Noord Holland	€	25.687	€ -	€ 25.687	€ -	€ 25.687	€ -	€ 25.687	
Overige bijkomende kosten Deelraming Laren	€	35.941	€ -	€ 35.941	€ -	€ 35.941	€ -	€ 35.941	
Overige bijkomende kosten Deelraming Blaricum	€	50.512	€ -	€ 50.512	€ -	€ 50.512	€ -	€ 50.512	
Overige bijkomende kosten Deelraming Huizen	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Overige bijkomende kosten	€	145.979	€ -	€ 145.979	€ -	€ 145.979	€ -	€ 145.979	
Objectoverstijgende risicoreservering							€ -	€ -	
Verschuiving							€ -	€ -	
Investeringskosten exclusief BTW	€	4.555.917	€ 360.453	€ 4.916.371	€ 1.068.782	€ 5.985.153	€ 1.006.754	€ 6.991.907	
BTW	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	€	4.555.917	€ 360.453	€ 4.916.371	€ 1.068.782	€ 5.985.153	€ 1.006.754	€ 6.991.907	

Figuur 13: Investeringskosten (excl. btw) per wegbeheerder en kostensoort

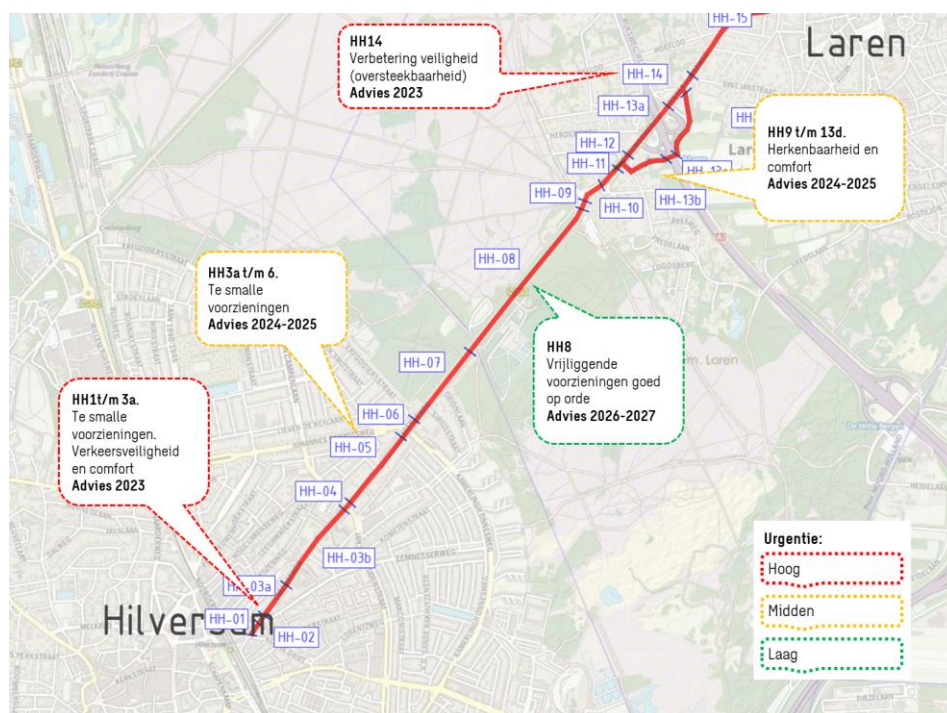
Een indicatie van de subsidiabele kosten in weergegeven in tabel 7. De verwachting is dat de wegbeheerders circa 3,6 miljoen euro subsidie kunnen ontvangen voor het uitvoeren van de doorfietsmaatregelen.

Tabel 7: indicatie subsidiabele kosten per wegbeheerder

Fietsroute 1: Hilversum - Huizen		Subsidie		
Post	Bouwkosten	Indirecte kosten	%	€
Hilversum				
Directe kosten	€ 919.109,00		90%	€ 827.198,10
Indirecte kosten		€ 247.750,00	tot 20% van directe kosten	€ 183.821,80
Totaal Hilversum				€ 1.011.019,90
Laren				
Directe kosten	€ 976.218,00		90%	€ 878.596,20
Indirecte kosten		€ 263.144,00	tot 20% van directe kosten	€ 195.243,60
Totaal Laren				€ 1.073.839,80
Blaricum				
Directe kosten	€ 1.371.961,00		90%	€ 1.234.764,90
Indirecte kosten		€ 369.819,00	tot 20% van directe kosten	€ 274.392,20
Totaal Blaricum				€ 1.509.157,10
Huizen				
Directe kosten	€ -		90%	€ -
Indirecte kosten		€ -	tot 20% van directe kosten	€ -
Totaal Huizen				€ -

4.6 Uitvoeringsplanning tot 2027

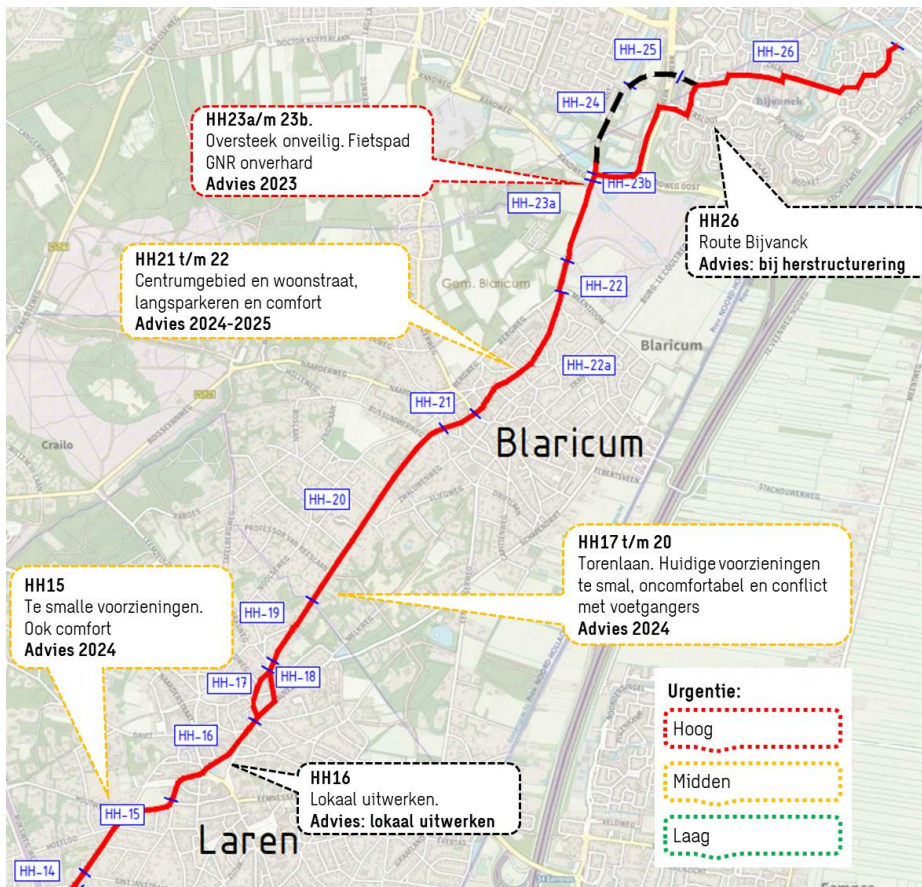
In figuur 14 is de planning weergegeven van de Larenseweg in Hilversum, N525 en het gebied bij de op- en afrit van de A1. Op basis van de huidige situatie is het advies om de oversteekbaarheid van de Nieuwe Hilversumseweg (HH14) snel te verbeteren. Ook het meest zuidelijke deel van de Larenseweg vraagt aandacht op de korte termijn.



Figuur 14: Advies planning tracédeel HH01 t/m HH14

In figuur 15 is een planning opgenomen van de Hilversumseweg, Torenlaan en verdere route richting Bijvanck. We zien de oversteek van de Randweg Midden en het onverharde fietspad door het GNR op deze route als voornaamste knelpunt. Het advies deze locaties snel te verbeteren.

Voor de inrichting van de Torenlaan is het van belang dat Laren en Blaricum de planning op elkaar afstemmen.



Figuur 15: Advies planning tracédeel HH15 t/m HH26

4.7 Draagvlak voor de voorgestelde maatregelen

Voor de route Hilversum – Huizen liggen een aantal (bestuurlijke) keuzes voor:

- Verwacht wordt dat de maatregelen aan deze route in Hilversum kunnen rekenen op voldoende draagvlak. Gemeente heeft wel aangegeven dat nader onderzoek nodig is op de Larenseweg.
- In Laren staan aanpassingen van de verkeersstructuur rondom de Brink op gespannen voet met het behoud van het historische en groene karakter. Eventuele maatregelen voor verbetering van het fietscomfort dienen te worden beschouwd in nauwe samenhang met de totale verkeersstructuur in de kern van Laren. Maatregelen aan de Brink zijn niet haalbaar binnen de scope van dit project voor wat betreft de planningshorizon tot 2027.
- Het verplaatsen van de fietsers op de Torenlaan in Laren en Blaricum naar de rijbaan versterkt de leefbaarheid en veiligheid voor omwonenden van de route, voetgangers en fietsers. Uitgangspunt is dat de herinrichting wordt gecombineerd met het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u en een acceptabele intensiteit van het gemotoriseerd verkeer. Een nadere analyse zal moeten uitwijzen welke invloed de lagere snelheid heeft op de dienstregeling van de bus en op de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten.

- Tussen Blaricum en Huizen doorkruist de fietsroute het Goois Natuurreservaat. Het behoud van de natuurlijke kwaliteiten vraagt om beperking van de ingrepen, het beter toegankelijk en beleefbaar maken van het gebied geven juist aanleiding om te kijken naar comfortmaatregelen voor de fiets, zodat fietsen aantrekkelijker wordt. Daar zijn voldoende kansen voor.
- De gelijkvloerse oversteek van de Randweg Midden voldoet niet aan de principes van duurzaam veilig. Scheiden van verkeer is de richtlijn. Daarom is onderzocht of en hoe een ongelijkvloerse kruising kan worden ingepast. Voor een bestuurlijke afweging van alternatieven bevelen we aan om een nadere integrale analyse uit te voeren in samenhang met de oversteek van Het Merk.
- Datzelfde geldt voor een ongelijkvloerse kruising van het Merk, ook hiervoor hebben we een verkenning van de mogelijkheden gedaan en bevelen we aan om een nadere integrale analyse uit te voeren.

Bussum – Huizen

De doorfietsroute (groen) loopt via de Randweg Midden, Blaricummerstraat, Ceintuurbaan, Nieuwe Bussummerweg, Bollelaan en Brediusweg naar het Station in Bussum.

Daar takt de doorfietsroute aan op de prioritaire doorfietsroute Amsterdam – Hilversum.

In het rood is het oude tracé weergegeven. Dit hoofdstuk geeft een toelichting op het gewijzigde tracé.



5 Bussum – Huizen

Dit hoofdstuk bestaat uit een toelichting op de belangrijkste ontwerpopgaven, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute van Bussum naar Huizen. De ontwerptekeningen zijn opgenomen in bijlage 2.

In het voortraject is uitgegaan van een doorfietsroute over onder andere de IJzeren Veldweg, Oud Bussummerweg, Burgermeesters Jacobsaan en Constantijn Huijgenslaan. Beide wegbeheerders kiezen nu voor het tracé over de Nieuwe Bussummerweg, Bollelaan en Brediusweg. De overweging voor deze route is als volgt:

- Dit is in de huidige situatie de meest gebruikte fietsroute tussen beide kernen.
- Maatregelen aan de IJzeren Veldweg zijn minder wenselijk vanuit het natuurlijke en kwetsbare karakter van de heide, met name voor wat betreft het verbeteren van de verharding en het aanbrengen van verlichting.
- De verwachting van de wegbeheerders is dat het realiseren van een meer zuidelijke route via de Oud Bussummerweg fietsers er niet toe zal verleiden de nieuwe route te gebruiken.

Tracédeel	Bijlage	Tekenblad
BH-01 t/m BH-04	2	L01
BH-04 t/m BH-06	2	L02
BH-06 t/m BH-08	2	L03
BH-09 t/m BH-10b	2	L04
BH-10b t/m BH-13	2	L05
BH-14 t/m BH-21	2	L06
BH-22 t/m BH-27	2	L07
BH-27	2	L08

Daarom is onderzocht welke doorfietsmaatregelen er mogelijk zijn op de doorfietsroute via de Nieuwe Bussummerweg en Bollelaan, zoals weergegeven op voorgaande pagina. Deze route wordt nu hoofdzakelijk gekenmerkt door lange laanstructuren, bomen en smalle eenrichtingsfietspaden of fietsstroken. Om het gewenste kwaliteitsniveau te realiseren zijn uiteenlopende aanpassingen noodzakelijk.

5.1 Gemeente Gooise Meren

De fietsroute Bussum – Huizen sluit bij het station Naarden-Bussum aan op de fietsroute Amsterdam – Hilversum. Op het kruispunt bij de Stationsweg (BH01) komt aan beide kanten van het spoor een opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS).

De mogelijkheden om op de Generaal de la Reijlaan (BH02) en Brediusweg (BH03 en BH04) in Bussum (minimale) doorfietsroute kwaliteit te realiseren zijn beperkt. Er is gesproken over mogelijke alternatieve route voor de Generaal de la Reijlaan. Eén daarvan loopt vanaf de rotonde Thorbeckelaan – Slochterenlaan via de Zwarteweg, Comeniuslaan, Albrechtlaan, langs de voorkant van het station en de Prins Hendriklaan naar het kruispunt van de Generaal de la Reijlaan, de Brinklaan en de Brediusweg. Deze route biedt een rustig alternatief door de woonwijk, maar is niet logisch of rechtstreeks en wordt weinig gebruikt. Een aansluiting van de route naar Huizen op de fietsroute Amsterdam – Hilversum is logischer via de Generaal de la Reijlaan.

Verbreiding van de fietspaden langs de Brediusweg gaat ten koste van het voetpad of van de bomenstructuur en dat is ongewenst. Het voorstel is daarom om de huidige fietspaden langs de Generaal de la Reijlaan en Brediusweg te verbeteren op het gebied van comfort door gesloten verharding aan te brengen (tegels vervangen door asfalt). Het fietspad en voetpad blijven op hetzelfde niveau.



Figuur 16: Visualisatie Brediusweg

Bij het kruispunt van de Brediusweg met de Amersfoortsestraatweg takt de fietsroute aan op de route Laren – Bussum. De route naar Laren wordt toegelicht in hoofdstuk 6.

De verkeersdruk op het kruispunt van de Brediusweg met de Oud Blaricummerweg zal in de toekomst toenemen, als de ruimtelijke ontwikkeling 'Borgonden' wordt ingevuld met circa 400 nieuwe woningen. In verkeersstudies van de gemeente wordt verwacht dat een derde deel van de woningen wordt ontsloten via de zuidkant van het gebied en via de Oud Blaricummerweg zal rijden.

Ook op de Bollelaan (BH08) is het niet mogelijk om de vrijliggende fietsvoorzieningen structureel te verbreden naar een minimaal kwaliteitsniveau omdat dit conflicteert met bomen, eigendomsgrenzen en de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. De intensiteit van gemotoriseerd verkeer is te hoog voor een profiel met fietsstroken (zoals op de Torenlaan in Laren en Blaricum). Het voorstel is om aan de zuidkant van de Bollelaan het fietspad en voetpad op hetzelfde niveau te brengen naar een vergelijkbaar profiel als de Brediusweg. Tijdens de kerngroepoverleggen heeft de gemeente aangegeven ook bij een GOW30 bij voorkeur uit te gaan van vrijliggende fietspaden. Belangrijk is dat de inrichting van de Bollelaan in Gooise Meren goed aansluit op de inrichting in Huizen.

Tabel 8: Voorstel inrichting per tracédeel in Gooise Meren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
BH01	Kruispunt	Spoorwegovergang Gen. De la Reijlaan x	OFOS
BH02	Wegvak	Gen. De la Reijlaan	Asfalt i.p.v. tegels
BH03	Wegvak	Brediusweg	Asfalt i.p.v. tegels
BH04	Wegvak	Brediusweg	Asfalt i.p.v. tegels
BH05	Kruispunt	Brediusweg	Geen
BH06	Wegvak	Oud Blaricummerweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
BH07	Brug	Oud Blaricummerweg	Geen maatregelen i.v.m. recent onderhoud
BH08	Wegvak	Bollelaan	Comfortmaatregelen en verlagen voetpad

5.2 Gemeente Huizen

Op het kruispunt van de Bollelaan en de Nieuwe Bussummerweg met de Flevolaan (BH09) is het voorstel om een plateau aan te brengen waardoor fietsers op de Bollelaan richting de Nieuwe Bussummerweg (en vice versa) nadrukkelijker in de voorrang zitten.

De vrijliggende fietspaden langs de Nieuwe Bussummerweg buiten de bebouwde kom kunnen plaatselijk worden verbreed tot 2,0 meter ten koste van het voetpad. De huidige voetpaden zijn te smal, niet structureel aanwezig en deels overgroeid en lijken weinig gebruikt te worden. Verbreding naar een minimaal kwaliteitsniveau conflicteert met name met de eigendomssituatie en het Goois Natuurreservaat Vliegheide en Luchtkasteel.

De gemeente Huizen onderzoekt mogelijke inrichtingsscenario's voor de Nieuwe Bussummerweg binnen de bebouwde kom. In het schetsontwerp van de doorfietsroute is voornamelijk uitgegaan van een profiel met brede fietsstroken. Het verbreden van het vrijliggend fietspad levert namelijk conflicten op met de bomen (laanstructuur), voetgangersvoorzieningen en opritten van woningen. De huidige vrijliggende fietspaden tussen de komgrens en de Ericaweg kunnen komen te vervallen. Deze inrichting vraagt wel om aanvullende maatregelen om het verkeersveilig vorm te kunnen geven. De huidige rijsnelheid (50 km/uur), intensiteiten (ca. 8.000 – 9.000 mvt/etmaal) en het openbaar vervoer zijn hier een groot punt van aandacht. We stellen voor om de verdere planvorming lokaal verder uit te werken.

Het verkeer op het kruispunt van de Nieuwe Bussummerweg en de Crailoseweg (BH15) is met verkeerslichten geregeld. Nu nog moeten fietsers die linksaf willen slaan twee keer wachten voor een rood verkeerslicht, er wordt daarom veel door rood licht gereden. Het is mogelijk om tegemoet te komen aan de wens van de gemeenteraad om de doorstroming en veiligheid van fietsers hier te verbeteren, door fietsers in vier richtingen gelijktijdig groen licht te geven, om schuin oversteken beter te faciliteren. In de verdere uitwerking zal deze maatregel ook verkeersregeltechnisch moeten worden uitgewerkt.

Het kruispunt met de Ceintuurbaan hoeft slechts beperkt te worden aangepast: een OFOS op de Ceintuurbaan voor fietsers richting de Nieuwe Bussummerweg.

Op basis van het huidige gebruik en beschikbare ruimte is het niet mogelijk om de bestaande fietspaden langs de Ceintuurbaan te verbreden.

Voor de inrichting van de Ceintuurbaan en Blaricummerstraat zijn 3 opties met de gemeente besproken:

- Verbetering comfort: nieuwe deklaag asfalt en niet verbreden van fietspaden.
- Herprofilering naar profiel met vrijliggend 2-richtingsfietspad. Deze optie heeft als gevolg dat de rijbaan moet worden opgeschoven en dat een deel van de bomen worden verplaatst. Een ander aandachtspunt is dat een fietspad aan 1 kant van de weg zorgt voor overstekers vanaf de aanliggende woningen.
- Herprofilering naar profiel met fietsstroken. Deze inrichting is voorwaardelijk aan een lagere rijsnelheid (30 km/uur) en (veel) lagere auto-intensiteiten. In het ontwerp en de kostenraming is vooralsnog uitgegaan van dit profiel omdat dit het enige profiel is dat binnen de bestaande ruimte (en zonder kappen van bomen) inpasbaar is.

Het eventueel afwaarderen/herinrichten van de Nieuwe Bussummerweg en Ceintuurbaan creëert meer ruimte voor fietsers, maar heeft grote gevolgen voor de verkeerscirculatie van het dorp. Alternatieve routes voor het autoverkeer op de Ceintuurbaan liggen binnen de huidige verkeersstructuur immers niet voor handen. Het advies aan de gemeente is daarom om de mogelijke afwaardering van beide wegen integraal te bezien op netwerkniveau van Huizen enerzijds en in relatie tot andere opgaven in de openbare ruimte anderzijds.

Tabel 9: voorstel inrichting per tracédeel in Huizen

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
BH09	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Fietspad zuidzijde op plateau (net als noordzijde)
BH10a	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
BH10b	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken (nu vrijliggend)
BH11	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Inritconstructies
BH12	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken (nu vrijliggend)
BH13	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Inritconstructies
BH14	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken
BH15	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Fietsers gelijk groen
BH16	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken
BH17	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Inritconstructies
BH18	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken
BH19	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Inritconstructies
BH20	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken
BH21	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	OFOS op Ceintuurbaan voor linksafslaand verkeer
BH22		Ceintuurbaan	Fietsstroken
BH23		Blaricummerstraat	Westzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter Oostzijde: Fietsstraat
BH24		Blaricummerstraat	Fietsstraat
BH25		Blaricummerstraat	Westzijde: 2-richtingsfietspad 4,0 meter Oostzijde: 1-richtingsfietspad 2,5 meter
BH26	Rotonde	Blaricummerstraat	2-richtingsfietspad 4,0 meter
BH27	Wegvak	Randweg Midden	2-richtingsfietspad 4,0 meter

De verlaging van de snelheid heeft ook gevolgen voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Bij een subsidieaanvraag bij de provincie worden de gevolgen van het ontwerp voor de verkeersveiligheid, fietsbereikbaarheid, doorstroming openbaar vervoer en duurzaamheid tegen elkaar afgewogen.

Op de Blaricummerstraat worden de parallelwegen ingericht als fietsstraat.
Op de rotonde met/fietspad langs de Randweg Midden is het voorstel de fietspaden te verbreden naar 4,0 meter.

5.3 Investeringskosten en subsidiabele kosten

De totale investeringskosten voor de doorfietsroute Bussum – Huizen wordt vooralsnog ingeschat op circa 5,0 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt verdeeld:

- Circa 1,8 miljoen euro voor maatregelen in Gooise Meren.
- Circa 3,2 miljoen euro voor maatregelen in Huizen

Kostenoverzicht SSK2018		Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000							Totaal
	Directe kosten - benoemd	Directe kosten - nader te detaileren	Directe kosten	Indirecte kosten	Voorziene kosten	Risicoreservering			
Investeringskosten:									
Bouwkosten Deelraming Gooise Meren	€ 917.102	€ 91.710	€ 1.008.812	€ 271.930	€ 1.280.742	€ 256.148			€ 1.536.890
Bouwkosten Deelraming Huizen	€ 1.646.621	€ 164.662	€ 1.811.283	€ 488.240	€ 2.299.523	€ 459.905			€ 2.759.427
Bouwkosten	€ 2.563.722	€ 256.372	€ 2.820.094	€ 760.170	€ 3.580.265	€ 716.053			€ 4.296.318
Engineeringskosten Deelraming Gooise Meren	€ 204.919	€ -	€ 204.919	€ -	€ 204.919	€ -			€ 204.919
Engineeringskosten Deelraming Huizen	€ 367.924	€ -	€ 367.924	€ -	€ 367.924	€ -			€ 367.924
Engineeringskosten	€ 572.842	€ -	€ 572.842	€ -	€ 572.842	€ -			€ 572.842
Vastgoedkosten Deelraming Gooise Meren	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			€ -
Vastgoedkosten Deelraming Huizen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			€ -
Vastgoedkosten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			€ -
Overige bijkomende kosten Deelraming Gooise Meren	€ 37.142	€ -	€ 37.142	€ -	€ 37.142	€ -			€ 37.142
Overige bijkomende kosten Deelraming Huizen	€ 66.686	€ -	€ 66.686	€ -	€ 66.686	€ -			€ 66.686
Overige bijkomende kosten	€ 103.828	€ -	€ 103.828	€ -	€ 103.828	€ -			€ 103.828
Objectoverstijgende risicoreservering									€ -
Verschuiving									€ -
Investeringskosten exclusief BTW	€ 3.240.392	€ 256.372	€ 3.496.764	€ 760.170	€ 4.256.935	€ 716.053			€ 4.972.988
BTW	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			€ -
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	€ 3.240.392	€ 256.372	€ 3.496.764	€ 760.170	€ 4.256.935	€ 716.053			€ 4.972.988

Figuur 17: Investeringskosten per wegbeheerder en kostensoort

In tabel 10 is een indicatie gegeven van de subsidiabele kosten per wegbeheerder. De verwachting is dat er voor de doorfietsmaatregelen circa 3,1 miljoen euro subsidie kan worden ontvangen.

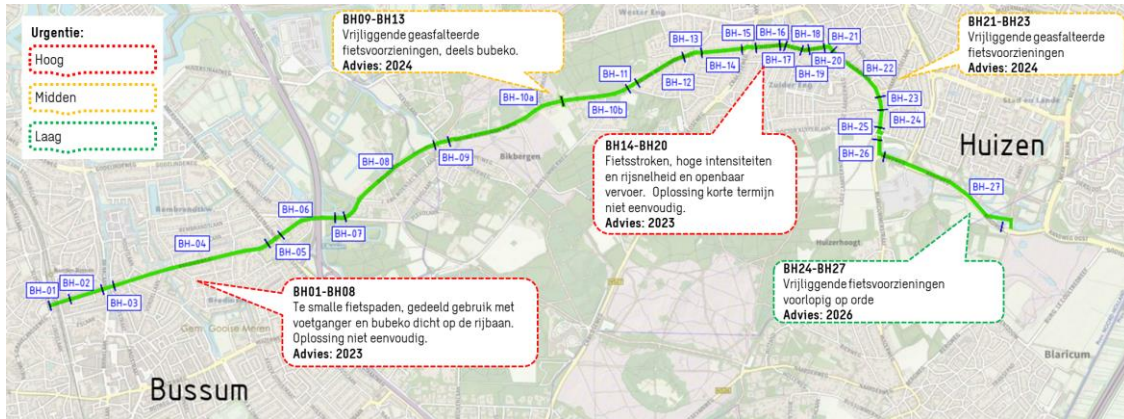
Tabel 10: Indicatie subsidiabele kosten per wegbeheerder

Fietsroute 3: Bussum - Huizen		Subsidie		
Post	Bouwkosten	Indirecte kosten	%	€
Gooise Meren				
Directe kosten	€ 1.008.812,00		90%	€ 907.930,80
Indirecte kosten		€ 271.930,00	tot 20% van directe kosten	€ 201.762,40
Totaal Gooise Meren				€ 1.109.693,20
Huizen				
Directe kosten	€ 1.811.283,00		90%	€ 1.630.154,70
Indirecte kosten		€ 488.240,00	tot 20% van directe kosten	€ 362.256,60
Totaal Huizen				€ 1.992.411,30

5.4 Uitvoeringsplanning tot 2027

Het op korte termijn realiseren van doorfietsroutekwaliteit tussen Bussum en Huizen is uitdagend. Hoewel urgent, maakt de verkeerssituatie in beide kernen dat het niet eenvoudig is om doorfietsroutekwaliteit te realiseren. De planning in figuur 18 is een advies op basis van de inhoud.

Het deel van de route langs de Randweg Midden in Huizen ligt er goed bij. In Huizen ligt er met name een opgave voor de Nieuwe Bussummerweg. De gemeente onderzoekt hiervoor momenteel verschillende inrichtingsscenario's. In Bussum liggen vrijliggende voorzieningen, maar (veel) te smal. Langs de Brediusweg en Bollelaan is het advies om op korte termijn het comfort van de fietsers te verbeteren.



Figuur 18: Advies uitvoeringsplanning Bussum – Huizen

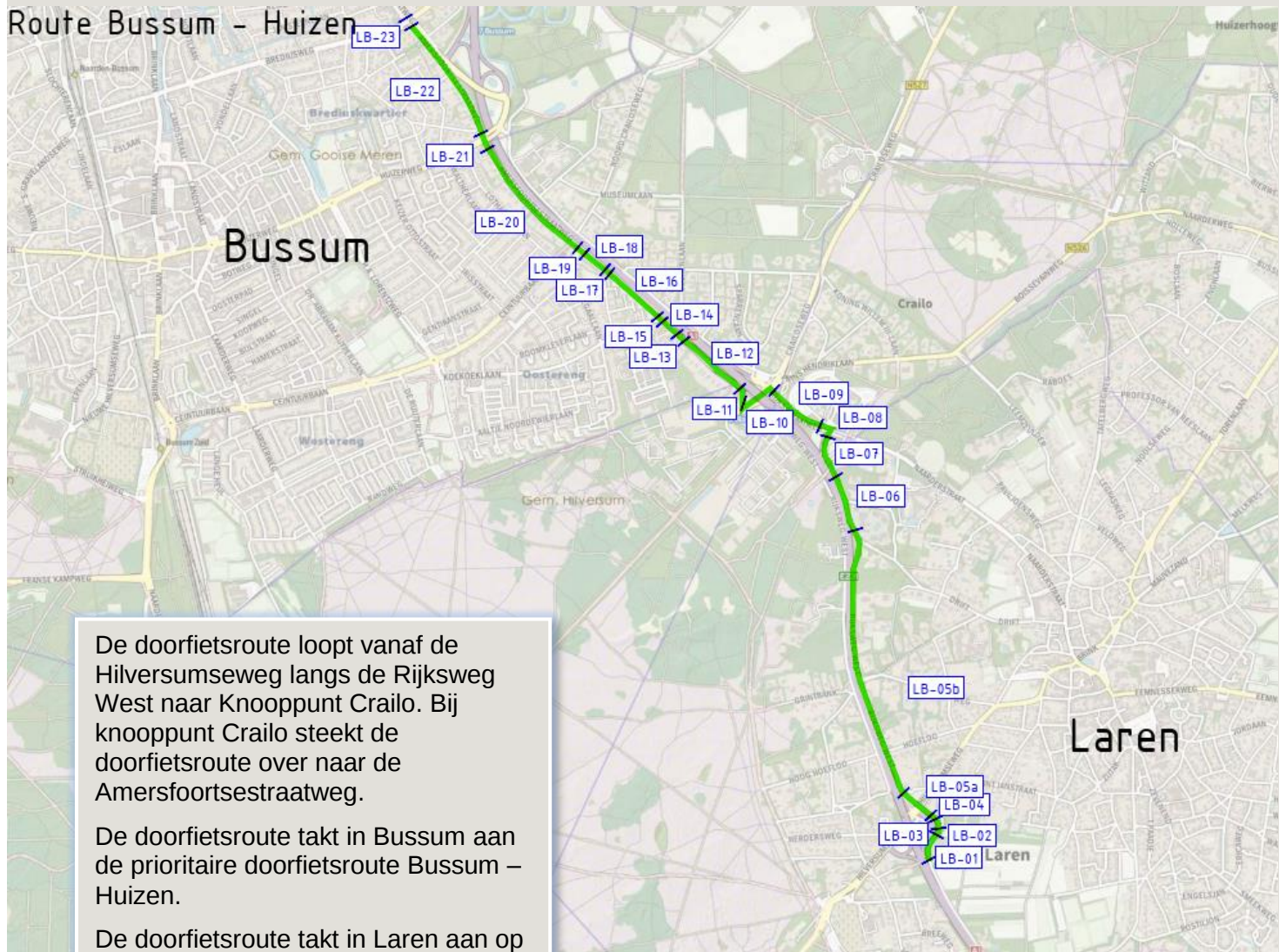
5.5 Draagvlak

Voor maatregelen aan de Generaal de la Reijlaan in Bussum is feitelijk geen ruimte. Het is daardoor niet mogelijk om de route de gewenste doorfietskwaliteit te geven. Daarom is in de gesprekken ook gezocht naar een alternatieve route, waaraan wel verbeteringen mogelijk zijn en die goed aansluit op de fietsroute Amsterdam – Hilversum en optimaal aansluit bij het station, omdat dat een belangrijke bestemming is voor fietsers. Er is consensus voor de keuze voor de route via de Generaal de la Reijlaan, omdat die al veel gebruikt wordt en de meest logische route is.

De gemeente Huizen onderzoekt herinrichtingsscenario's voor de Nieuwe Bussummerweg. De gemeente voert gesprekken met de stakeholders, waarin de inrichting en het gebruik van de weg en de groenstructuur langs de weg aan de orde zijn. De gemeente neemt de wensen voor wat betreft de uitwerking van de doorfietsroute mee in deze gesprekken en maakt een lokale uitwerking daarvan.

Laren – Bussum via Crailo

Route Bussum – Huizen



De doorfietsroute loopt vanaf de Hilversumseweg langs de Rijksweg West naar Knooppunt Crailo. Bij knooppunt Crailo steekt de doorfietsroute over naar de Amersfoortsestraatweg.

De doorfietsroute takt in Bussum aan de prioritaire doorfietsroute Bussum – Huizen.

De doorfietsroute takt in Laren aan op de prioritaire doorfietsroute Hilversum – Huizen.

6 Laren – Bussum via Crailo

Dit hoofdstuk bestaat uit een toelichting op de belangrijkste ontwerpopgaven, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute tussen Laren en Bussum. De ontwerptekeningen zijn opgenomen in bijlage 3.

De doorfietsroute loopt door 5 gemeenten: Laren, Blaricum, Huizen, Hilversum en Gooise Meren. Bij Crailo komen de verschillende gemeentegrenzen samen. Hierna volgt per gemeente een toelichting op het ontwerp. Delen van het tracé lopen op/langs verschillende gemeentegrenzen. Zo ligt de grens tussen Gooise Meren en Huizen deels op de Amersfoortsestraatweg.

Tracédeel	Bijlage	Tekenblad
LB-01 t/m LB-05b	3	L01
LB-05b	3	L02
LB-06 t/m LB-11	3	L03
LB-10 t/m LB-16	3	L04
LB-17 t/m LB-21	3	L05
LB-21 t/m LB-23	3	L06

6.1 Gemeente Laren

De route start bij de Hilversumseweg in Laren, nabij het viaduct van de N525 onder de A1. Gekozen is om de route langs de noordoostzijde van de A1 te leiden. Een alternatieve route loopt aan de zuidwestkant van de A1, maar die wordt in de huidige situatie veel minder gebruikt. De fietsroute aan de noordoostzijde loopt bovendien over het viaduct over de N525 en zorgt daarmee voor een veilige en vlotte ongelijkvloerse kruising van de provinciale weg.

De Rijksweg Oost wordt ingericht als brede fietsstraat. Deze locatie telt relatief veel fietsers en is ook onderdeel van de doorfietsroute Hilversum – Huizen. De Rijksweg West is smaller, en wordt ingericht als smalle fietsstraat van 4,5 meter. In Laren worden geen inpassingsproblemen voorzien op deze route.

Tabel 11: Voorstel inrichting per tracédeel in Laren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
LB01	Wegvak	Rijksweg Oost	Fietsstraat 6,5 meter
LB02	Kruispunt	Rijksweg Oost	Markering / bebording
LB03	Wegvak	Rijksweg Oost	Markering / bebording
LB04	Kruispunt	Rijksweg Oost/West	Plateau, rood
LB05a	Wegvak	Brug Rijksweg Oost/West	Fietsstraat 6,5 meter
LB05b	Wegvak	Rijksweg West	Fietsstraat 4,5 meter
LB06	Wegvak	Rijksweg West	Fietsstraat 4,5 meter
LB07	Wegvak	Rijksweg West	2-richtingsfietspad 3,0 meter

6.2 Gemeente Blaricum

Bij de locatie Blaricum van het ziekenhuis Tergooi kruist de doorfietsroute de Rijksweg. Fietsers in beide richtingen moeten hier oversteken. Aan de oversteek van de Rijksweg en het tweerichtingsfietspad langs het ziekenhuis worden comfortmaatregelen genomen, zoals gesloten verharding. Mogelijk is de herontwikkeling van het ziekenhuis van invloed op de inrichting en planning.

Tabel 12: Voorstel inrichting per tracédeel in Blaricum

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
LB08	Kruispunt	Rijkstraatweg	Markering / bebording
LB09	Wegvak	Rijkstraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter

6.3 Gemeente Huizen en knooppunt Crailo

Een belangrijk aandachtspunt van de doorfietsroute ter hoogte van het knooppunt Crailo zijn de plannen voor de ontwikkeling van buurtschap Crailo en ontwikkeling van (onder andere) het ziekenhuisterrein. Een ander aandachtspunt is het feit dat op deze locatie 4 gemeenten aan elkaar grenzen.

De grootste uitdaging ter hoogte van knooppunt betreft de manier waarop fietsers kunnen oversteken van de noordzijde van de A1 naar de zuidzijde. De betrokken gemeenten hebben het Rijk een financiële bijdrage gevraagd bij de 3^e tranche woningbouwimpuls (WBI) voor een gecombineerde fietsbrug en -tunnel over/onder de Rijkstraatweg en de A1. Dit verzoek is in december 2021 afgewezen. De financiële haalbaarheid van deze oplossing is hiermee hoogst onzeker geworden. Voor de uitwerking van de doorfietsroute moet daarom, zeker op korte termijn, rekening worden gehouden met handhaving van de huidige situatie:

- De noordzijde van de A1 is, met 2 drukke VRI-kruispunten, een aandachtspunt in verband met doorstroming. Te lange wachttijden voor fietsers kunnen zorgen voor rood licht negatie, wat zorgt voor een knelpunt met de verkeersveiligheid. In het kader van het mobiliteitsperspectief Crailo zijn verschillende alternatieven onderzocht voor de kruising en afgevallen. Het advies is daarom om, ondanks de beperkingen, vast te houden aan de huidige situatie.
- Aan de zuidzijde van de A1 is de fietsoversteek van de Amersfoortsestraatweg onveilig. Het kruispunt aan de zuidzijde van de A1 wordt in verband met de realisatie van buurtschap Crailo door de GEM Crailo ingericht als VRI-kruispunt. Het advies is om de onveilige oversteek van de Amersfoortsestraatweg mee te nemen in de uitwerking van de toekomstige kruispuntoplossing aan de zuidkant van de A1.

De Amersfoortsestraatweg ligt (grotendeels) op het grondgebied van Huizen, maar gemeenten geven aan dat deze (deels) in beheer is bij Gooise Meren. Het bestaande tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Amersfoortsestraatweg wordt comfortabeler ingericht met een andere verharding.

Tabel 13: Voorstel inrichting per tracédeel in Huizen

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
LB10	Kruispunten	A1 / N527	Geen
LB11	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB12	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB13	Zijstraat	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB14	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB15	Zijstraat	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB16	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB17	Zijstraat	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB18	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB19	Zijstraat	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB20	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter

6.4 Gemeente Gooise Meren

In Gooise Meren kruist de Amersfoortsestraatweg de Huizerweg (LB21). Ten zuiden van het kruispunt ligt een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Amersfoortsestraatweg. Ten noorden van het kruispunt is de weg ingericht voor gemengd verkeer. Fietzers die vanuit het zuiden komen aanrijden en hun weg langs de Amersfoortsestraatweg willen vervolgen, moeten nu eerst de rijbaan van de Amersfoortsestraatweg oversteken en moeten daarna de Huizerweg oversteken.

Het voorstel is om de oversteek bij het kruispunt van de Amersfoortsestraatweg met de Huizerweg in te richten als een tweerichtingsoversteek: het tweerichtingsfietspad wordt doorgetrokken over de kruising met de Huizerweg. Een gebundelde oversteek maakt de route veiliger en comfortabeler.

Het laatste deel van de doorfietsroute over de Amersfoortsestraatweg wordt ingericht als fietsstraat. De doorfietsroute takt bij het kruispunt met de Brediusweg aan op de doorfietsroute Bussum – Huizen.

Tabel 14: Voorstel inrichting per tracédeel in Gooise Meren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
LB21	Kruispunt	Huizerweg	Oversteek als 2-richtingsfietspad 3,0 meter westzijde kruispunt
LB22	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	Fietsstraat 4,5 meter
LB23	Kruispunt	Amersfoortsestraatweg - Brediusweg	Markering en bebording

6.5 Investeringskosten en subsidiabele kosten

De totale investeringskosten voor de maatregelen op de doorfietsroute Laren – Bussum wordt voornamelijk ingeschat op circa 3,0 miljoen euro. We merken op dat de gemeentegrenzen langs/over de doorfietsroute lopen. Het is daarom niet altijd even duidelijk bij welke gemeente/wegbeheerder de kosten 'thuis' horen. Dit zien we vooral ter hoogte van buurtschap Crailo en langs de Amersfoortsestraatweg (Huizen – Gooise Meren).

De investeringskosten zijn als volgt verdeeld:

- Ruim 1,2 miljoen euro voor maatregelen in Laren.
- Circa 150.000 euro voor maatregelen in Blaricum.
- Circa 50.000 euro voor maatregelen in Huizen.

- Circa 600.000 euro voor maatregelen in Gooise Meren.
- Circa 900.000 euro voor maatregelen op de grens van Gooise Meren en Huizen.
- Circa 60.000 euro voor maatregelen in Hilversum.

Kostenoverzicht SSP2018		Rekenmodel SSP2018 versie 2.3.006							Totaal
	Directe kosten - benoemd	Directe kosten - nader te detaileren	Directe kosten	Indirecte kosten	Voorziene kosten	Risicoreservering			
Investeringskosten:									
Bouwkosten Deelraming Laren	€ 630.284	€ 63.028	€ 693.312	€ 186.886	€ 880.198	€ 178.040			1.058.237
Bouwkosten Deelraming Blaricum	€ 79.433	€ 7.943	€ 87.376	€ 23.553	€ 110.929	€ 22.188			133.114
Bouwkosten Deelraming Hilversum	€ 31.500	€ 3.150	€ 34.650	€ 9.340	€ 43.990	€ 8.798			52.788
Bouwkosten Deelraming Huizen	€ 23.815	€ 2.381	€ 25.976	€ 7.002	€ 32.978	€ 6.590			39.573
Bouwkosten Deelraming Gooise Meren	€ 309.750	€ 30.975	€ 340.725	€ 91.844	€ 432.569	€ 86.514			519.083
Bouwkosten Deelraming Huizen - Gooise Meren	€ 477.774	€ 47.777	€ 525.551	€ 141.665	€ 667.216	€ 133.443			800.659
Bouwkosten	€ 1.552.354	€ 155.235	€ 1.707.590	€ 460.289	€ 2.167.879	€ 433.576			2.601.455
Engineeringkosten Deelraming Laren	€ 140.832	€ -	€ 140.832	€ -	€ 140.832	€ -			140.832
Engineeringkosten Deelraming Blaricum	€ 17.749	€ -	€ 17.749	€ -	€ 17.749	€ -			17.749
Engineeringkosten Deelraming Hilversum	€ 7.038	€ -	€ 7.038	€ -	€ 7.038	€ -			7.038
Engineeringkosten Deelraming Huizen	€ 5.276	€ -	€ 5.276	€ -	€ 5.276	€ -			5.276
Engineeringkosten Deelraming Gooise Meren	€ 69.211	€ -	€ 69.211	€ -	€ 69.211	€ -			69.211
Engineeringkosten Deelraming Huizen - Gooise Meren	€ 106.755	€ -	€ 106.755	€ -	€ 106.755	€ -			106.755
Engineeringkosten	€ 346.861	€ -	€ 346.861	€ -	€ 346.861	€ -			346.861
Vastgoedkosten Deelraming Laren	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			-
Vastgoedkosten Deelraming Blaricum	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			-
Vastgoedkosten Deelraming Hilversum	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			-
Vastgoedkosten Deelraming Huizen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			-
Vastgoedkosten Deelraming Gooise Meren	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			-
Vastgoedkosten Deelraming Huizen - Gooise Meren	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			-
Vastgoedkosten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			-
Overige bijkomende kosten Deelraming Laren	€ 25.526	€ -	€ 25.526	€ -	€ 25.526	€ -			25.526
Overige bijkomende kosten Deelraming Blaricum	€ 3.217	€ -	€ 3.217	€ -	€ 3.217	€ -			3.217
Overige bijkomende kosten Deelraming Hilversum	€ 1.276	€ -	€ 1.276	€ -	€ 1.276	€ -			1.276
Overige bijkomende kosten Deelraming Huizen	€ 956	€ -	€ 956	€ -	€ 956	€ -			956
Overige bijkomende kosten Deelraming Gooise Meren	€ 12.545	€ -	€ 12.545	€ -	€ 12.545	€ -			12.545
Overige bijkomende kosten Deelraming Huizen - Gooise Meren	€ 19.349	€ -	€ 19.349	€ -	€ 19.349	€ -			19.349
Overige bijkomende kosten	€ 62.868	€ -	€ 62.868	€ -	€ 62.868	€ -			62.868
Objectoversrijgende risicoreservering									-
Verschuiwing									-
Investeringskosten exclusief BTW	€ 1.962.083	€ 155.235	€ 2.117.319	€ 460.289	€ 2.577.608	€ 433.576			3.011.184
BTW	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -			-
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	€ 1.962.083	€ 155.235	€ 2.117.319	€ 460.289	€ 2.577.608	€ 433.576			3.011.184

Figuur 19: Investeringskosten per wegbeheerder en kostensoort

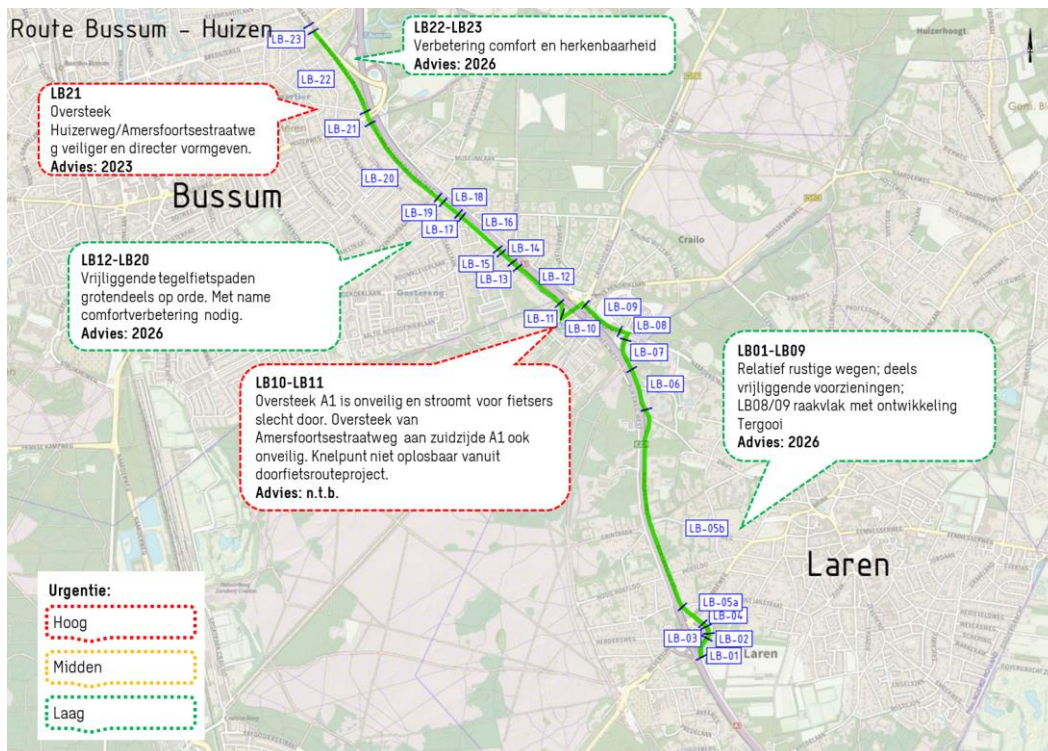
In tabel 15 is een indicatie opgenomen van de subsidiabele kosten per wegbeheerder. Op basis van het huidig schetsontwerp is de verwachting dat er circa 1,9 miljoen euro subsidie mogelijk is voor de doorfietsmaatregelen.

Tabel 15: Indicatie subsidiabele kosten per wegbeheerder

Fietsroute 2: Laren - Bussum		Subsidie		
Post	Bouwkosten	Indirecte kosten	%	€
Laren				
Directe kosten	€ 693.312,00		90%	€ 623.980,80
Indirecte kosten		€ 186.886,00	tot 20% van directe kosten	€ 138.662,40
Totaal Laren				€ 762.643,20
Blaricum				
Directe kosten	€ 87.376,00		90%	€ 78.638,40
Indirecte kosten		€ 23.553,00	tot 20% van directe kosten	€ 17.475,20
Totaal Blaricum				€ 96.113,60
Hilversum				
Directe kosten	€ 34.650,00		90%	€ 31.185,00
Indirecte kosten		€ 9.340,00	tot 20% van directe kosten	€ 6.930,00
Totaal Hilversum				€ 38.115,00
Huizen				
Directe kosten	€ 25.976,00		90%	€ 23.378,40
Indirecte kosten		€ 7.002,00	tot 20% van directe kosten	€ 5.195,20
Totaal Huizen				€ 28.573,60
Gooise Meren				
Directe kosten	€ 340.725,00		90%	€ 306.652,50
Indirecte kosten		€ 91.844,00	tot 20% van directe kosten	€ 68.145,00
Totaal Gooise Meren				€ 374.797,50
Huizen - Gooise Meren				
Directe kosten	€ 525.551,00		90%	€ 472.995,90
Indirecte kosten		€ 141.665,00	tot 20% van directe kosten	€ 105.110,20
Totaal Huizen - Gooise Meren				€ 578.106,10

6.6 Uitvoeringsplanning tot 2027

In figuur 20 is de uitvoeringsplanning per tracédeel weergegeven. Voornaamste knelpunt is knooppunt Crailo. Een kortetermijnoplossing ligt, zeker na afwijzing van de WBI-aanvraag, hier niet voor de hand. Het advies is om samen met de ontwikkeling van buurtschap Crailo op korte termijn de oversteek van de Amersfoortsestraatweg uit te werken. Op deze manier wordt de doorfietsroute veiliger gemaakt. Een ongelijkvloerse oplossing lijkt een langetermijnperspectief. Een ander knelpunt dat prioriteit verdient is de oversteek van de Huizerweg. Overige delen van de doorfietsroute liggen er relatief goed bij.

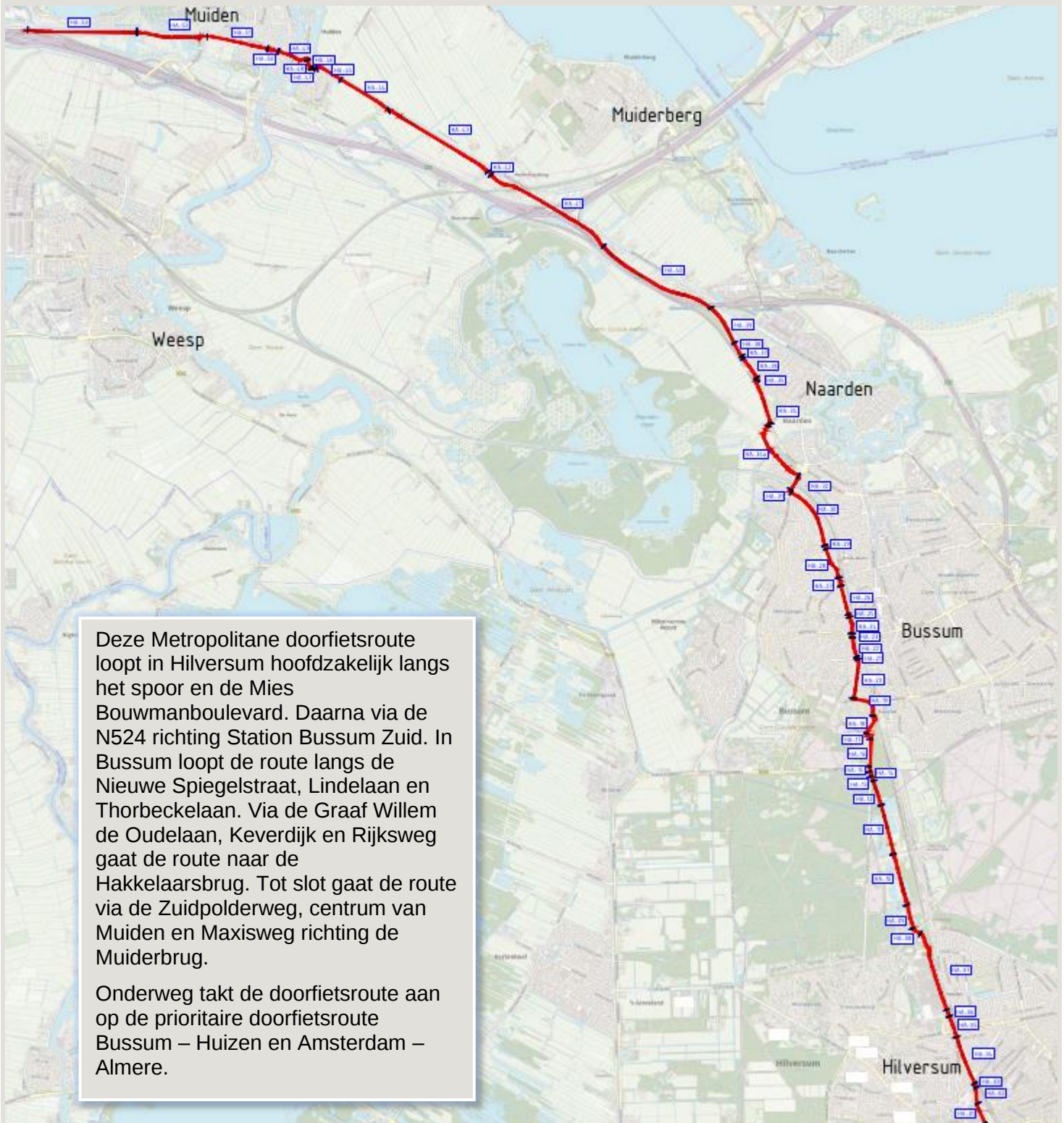


Figuur 20: Advies uitvoeringsplanning per tracédeel

6.7 Draagvlak voor de maatregelen

Voor de gebiedsontwikkeling buurtschap Crailo en Tergooi was een subsidieaanvraag ingediend bij het Rijk in het kader van de Regeling Woningbouwimpuls (WBI). Met die subsidie zou een ongelijkvloerse fietsoplossing bij Crailo mede worden gefinancierd. De aanvraag is afgewezen en dat leidt tot een onzekere situatie voor wat betreft de verkeersafwikkeling op de knoop. Voor de doorstroming en veiligheid van de fietsers is het wenselijk dat de fietstunnel onder de A1 wordt gerealiseerd, maar door de afwijzing van het subsidieverzoek lijkt de tijdshorizon van de uitvoeringsplanning van dit project, 2027, niet haalbaar. Dit leidt er toe dat er voor de korte termijn beperkte mogelijkheden om de fietsvoorzieningen op deze locatie te verbeteren.

Hilversum – Amsterdam



Deze Metropolitane doorfietsroute loopt in Hilversum hoofdzakelijk langs het spoor en de Mies Bouwmanboulevard. Daarna via de N524 richting Station Bussum Zuid. In Bussum loopt de route langs de Nieuwe Spiegelstraat, Lindelaan en Thorbeckelaan. Via de Graaf Willem de Oudelaan, Keverdijk en Rijksweg gaat de route naar de Hakkelaarsbrug. Tot slot gaat de route via de Zuidpolderweg, centrum van Muiden en Maxisweg richting de Muiderbrug.

Onderweg takt de doorfietsroute aan op de prioritaire doorfietsroute Bussum – Huizen en Amsterdam – Almere.

7 Hilversum – Amsterdam

Dit hoofdstuk bestaat uit een toelichting op de belangrijkste ontwerpgegevens, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute Hilversum – Amsterdam. De ontwerptekeningen zijn opgenomen in bijlage 4.

7.1 Gemeente Hilversum

De route start bij het centraal station van Hilversum (HA01). Voor het stationsgebied werkt de gemeente aan een plan. De eerste delen van de doorfietsroute worden uitgewerkt vanuit het plan voor het Stationsgebied. Het voorgenomen startpunt van de doorfietsroute is de Koninginneweg tot aan de Schoolstraat en daarna langs het spoor noordwaarts.

Bij de uitwerking van dit tracé is uitgegaan van het bestemmingsplan van de gemeente voor herinrichting van het stationsgebied. Kort voor het verschijnen van dit rapport heeft de Raad van State het bestemmingsplan vernietigd, naar aanleiding van bezwaren van onder andere omwonenden. Op dit moment is nog niet duidelijk welke consequenties de uitspraak van de Raad van State heeft voor het vervolg van de planvorming voor dit gebied. In een vervolgfase zal daarom opnieuw naar de fietsroute in dit gebied (HA01 t/m HA03) gekeken moeten worden.

Het fietspad langs de Lage Naarderweg (HA05) is te smal en er is geen ruimte voor verbreding. Alternatieve routes zijn er niet, deze route is de meest aantrekkelijke omdat hiermee de Johannes Geradtsweg / Insulindelaan ongelijkvloers gekruist kan worden. Op deze locatie zijn wel comfortmaatregelen mogelijk.

Het fietspad langs de Mies Bouwman-boulevard (HA07) kan plaatselijk worden verbreed tot 3,0 of 4,0 meter. Uitzondering is het fietspad ter hoogte van de bushalte, hier is het fietspad maximaal circa 2,6 meter breed.

Voortbordurend op het advies uit het voortraject worden de fietsopstelstroken aan de zuidoostelijke tak van het kruispunt met de N524 (HA08) verlengd.

Het tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de N524 kan doorfietsroutewaardig worden ingericht. Voor het fietspad aan de westzijde zijn meer ingrijpende maatregelen nodig om een minimale doorfietsroutekwaliteit (2,0 meter) te realiseren, omdat de huidige breedte te klein is. Zie volgende paragraaf voor een nadere analyse en afweging.

Tracédeel	Bijlage	Tekenblad
HA-01 t/m HA-04	4	L01
HA-04 t/m HA-07	4	L02
HA-07 t/m HA-09	4	L03
HA-09 t/m HA-11	4	L04
HA-11 t/m HA-13	4	L05
HA-13 t/m HA-18	4	L06
HA-19 t/m HA-22	4	L07
HA-22 t/m HA-28	4	L08
HA-28 t/m HA-30	4	L09
HA-31 t/m HA-34a	4	L10
HA-34 t/m HA-37	4	L11
HA-38 t/m HA-40	4	L12
HA-40 t/m HA-41	4	L13
HA-41	4	L14
HA-41 t/m HA-43	4	L15
HA-43 t/m HA-44	4	L16
HA-44 t/m HA-51	4	L17
HA-51, HA-52	4	L18
HA-52, HA-53	4	L19
HA-53	4	L20

Tabel 16: Voorstel inrichting per tracédeel in Hilversum

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HA01	Wegvak	Stationsgebied	Lokale uitwerking
HA02	Wegvak	Koninginnenweg	Lokale uitwerking
HA03	Kruispunt	Schoolstraat	Lokale uitwerking
HA04	Wegvak	Fietspad spoor	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA05	Wegvak	Lage Naarderweg	Comfortmaatregelen
HA06	Rotonde	Mies Bouwman-boulevard	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA07	Wegvak	Mies Bouwman-boulevard	2-richtingsfietspad 3,0 – 4,0 meter
HA08	kruispunt	Mies Bouwman-boulevard – N524	Verlengen opstelstroken zuidoosttak
HA09	Wegvak	N524 / Naarderweg	Oostzijde: 2-richtingsfietspad 3,0 meter

7.2 Provincie Noord-Holland (N524)

Langs de N524 liggen nu over grote lengte éénrichtingsfietspaden aan beide kanten (HA09, HA10, HA11, HA12). Deze voldoen niet (veel te smal, te dicht op de rijbaan, zie figuur 21). Er zijn geen alternatieve routes beschikbaar.



Figuur 21: Huidige inrichting N524

Daarom is onderzocht op wat voor wijze de N524 doorfietsroutewaardig kan worden ingericht. Er zijn 3 opties met de provincie besproken:

- **Verbreden van de huidige eenrichtingsfietspaden tot 2,0 – 2,5 meter.** Het verbreden van de eenrichtingsfietspaden resulteert in een beperkte verbetering voor de fietser, maar vraagt veel maatregelen (verbreden fietspad, verbreden talud, kappen bomen en conflict met het Goois Natuurreservaat (GNR) aan beide kanten van de weg).
- **Tweerichtingsfietspad oostzijde (3,5 meter) en opschuiven rijbaan westwaarts.** Deze optie is reeds door de gebiedsaannemer uitgewerkt met voldoende brede fietsvoorzieningen en voldoende ruimte tussen de rijbaan en het fietspad. Van de 3 opties is deze het meest optimaal, maar vergt zeer ingrijpende maatregelen zoals het opschuiven van de rijbaan westwaarts. Ook hier zijn er potentiële conflicten met het GNR. Binnen de tijdshorizon van dit project (2027) lijkt realisatie van dit ontwerp ook niet realistisch. Omdat dit de meest veilige oplossing is adviseren we om deze te behouden als lange termijn perspectief na 2027.
- **Tweerichtingsfietspad oostzijde (3,0 – 4,0 meter) zonder opschuiven rijbaan.**

In overleg met de provincie is gekozen voor de 3^e optie: een tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de N524 en het opheffen van het fietspad aan de westzijde. Deze optie lichten we hierna toe.

Het fietspad ligt aan de oostzijde van de N524 omdat hier meer ruimte beschikbaar dan aan de westzijde van de N524. In het ontwerp ligt het fietspad op dezelfde afstand van de rijbaan als in de huidige situatie. Ondanks de te dichte afstand tot de rijbaan is er sprake van een kwaliteitsverbetering voor fietsers. Qua breedte van het fietspad voldoet het aan de kwaliteitseisen voor doorfietsroutes. Het is voor fietsers bovendien eenvoudig om elkaar te passeren (ook inhalen) op een tweerichtingsfietspad.

Een tweerichtingsfietspad aan de oostzijde vraagt geen grote infrastructurele aanpassingen aan de VRI-kruispunten bij de Bussummergrindweg en Nieuwe Crailoseweg. Aandachtspunt bij de Bussummergrindweg is de opstelruimte voor wachtende fietsers aan de oostzijde van de N524. De doorfietsroute steekt bij het kruispunt aan de Bussummergrindweg over van de westzijde naar de oostzijde. Bij het kruispunt met de Nieuwe Crailoseweg ligt al een oversteek in twee richtingen naar de Mies Bouwman-boulevard. Het zuidoostelijk deel van de N524 is bovendien al als tweerichtingsfietspad ingericht. We adviseren om in de verdere uitwerking de verkeersafwikkeling op beide VRI-kruispunten nader te onderzoeken om zo de doorstroming voor de fietser zo veel mogelijk te optimaliseren.

Ook met een verbreding van het fietspad aan de oostzijde blijft de route langs de N524 een aandachtspunt m.b.t. verkeersveiligheid en comfort in verband met de (veel) te smalle tussenberm met de rijbaan. Het realiseren van een tweerichtingsfietspad levert wel een mogelijk conflict op met een middenspanningkabel van Liander. In de verdere uitwerking dient de ligging van het fietspad ten opzichte van kabels en leidingen te worden onderzocht. Indien er sprake is van een conflict kan worden gekozen voor een andere verharding dan asfalt, bijvoorbeeld Easypath (zie ook hoofdstuk 3.3).

Het verbreden van fietspad betekent dat ook het talud moet worden aangepast. Uitgangspunt is namelijk dat er 1,5 meter tussen het fietspad en het talud ligt. Dit voorkomt dat fietsers bij het uitwijken direct het talud in fietsen/vallen. Het verbreden van het talud zorgt plaatselijk voor het overschrijden van de kadastrale grens met het Goois Natuurreservaat (GNR) en zal plaatselijk ook ten koste gaan van groen, zowel binnen grondgebied van provincie als van het GNR.

Tabel 17: Voorstel inrichting per tracédeel PNH

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HA10	Wegvak	N524 / Naarderweg	Westzijde: opheffen fietspad Oostzijde: 2-richtingsfietspad 3,5 – 4,0 meter
HA11	Wegvak	N524 / Naarderweg	Westzijde: opheffen fietspad Oostzijde: 2-richtingsfietspad 3,5 – 4,0 meter
HA12	Wegvak	N524 / Naarderweg	Westzijde: opheffen fietspad Oostzijde: 2-richtingsfietspad 3,5 – 4,0 meter
HA13	Kruispunt	N524 - Bussummergrindweg	Markering en bebording
HA14	Wegvak	N524 / Naarderweg	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA15		N524 – N236	Markering en bebording

7.3 Gemeente Gooise Meren

Kern Bussum

In tabel 18 zijn de maatregelen per tracédeel samengevat. Het grootste deel van de doorfietsroute Hilversum - Amsterdam loopt door verschillende kernen en het buitengebied in de gemeente Gooise Meren.

In de Struikheiweg liggen, dicht bij het kruispunt met de Bussummergrindweg, twee fietsoversteken (HA17): het oostelijke kruispunt is met een verkeerslicht geregeld en verbindt de fietspaden langs de Bussummergrindweg met elkaar. Het westelijke kruispunt is een ongeregeld kruispunt naar de ingang van het P+R terrein bij station Bussum-Zuid. In een lokale uitwerking kan onderzocht worden of de oversteken met elkaar gecombineerd kunnen worden.

Op de P+R bij station Bussum-Zuid (HA18) zijn vrijliggende fietsvoorzieningen nodig om een veilige doorfietsroute te creëren.

In Bussum zijn veel maatregelen nodig om doorfietsroutekwaliteit te realiseren. De meest voorkomende maatregel is het realiseren van een fietsstraat. Dat betreft de Nieuwe Hilversumseweg, Nieuwe Spiegelstraat, Spiegelstraat, Lindelaan en Slochterenlaan (HA19 t/m HA28). Aandachtspunt in Bussum is het langsparkeren op/langs de rijbaan in veel van deze straten. Dit is bij een fietsstraat onwenselijk, tenzij een verhoogde langspaarkeervoorziening wordt gerealiseerd. Die ruimte ontbreekt echter. Met name in de omgeving van de het P+R terrein bij Bussum Zuid zal de gemeente moeten bepalen hoe er wordt omgegaan met parkeren op/langs de rijbaan bij de Nieuwe Hilversumseweg.

Op de rustige kruispunten in de woonwijken is het advies om de fietsstraat in de voorrang te zetten. Op de drukke kruispunten (Herenstraat, Meerweg en Nieuwe – 's Gravelandseweg) krijgt de fietsstraat geen voorrang maar wordt gekozen voor een gelijkwaardige kruising. Reden hiervoor is dat het ongewenst is dat auto's die vanaf de spoorwegovergang komen, voorrang moeten verlenen aan fietsers, omdat de kans bestaat dat een voertuig in de wachtrij daarachter wordt gevangen op de spoorwegovergang tussen de spoorbomen bij een naderende trein, een situatie die voorkomen dient te worden.

Tabel 18: Voorstel inrichting per tracédeel in Bussum

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HA16	Wegvak	Bussummergrindweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA17	Kruispunt	Struikheiweg	Plateau en gefaseerde oversteek fietsers
HA18	Wegvak	P+R Bussum Zuid	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA19	Wegvak	Nieuwe Hilversumseweg	Fietsstraat 4,5 meter
HA20	Wegvak	Nieuwe Hilversumseweg	Fietsstraat 5,5 meter
HA21	Kruispunt	Nieuwe Hilversumseweg – Nieuwe Spiegelstraat	Fietsstraat 4,5 meter met voorrang
HA22	Wegvak	Nieuwe Spiegelstraat	Fietsstraat 4,5 meter
HA23	Kruispunt	Herenstraat	Plateau (ontwerp RHDHV)
HA24	Wegvak	Spiegelstraat	Fietsstraat 5,5 meter
HA25	Kruispunt	Meerweg	Markering en bebording
HA26	Wegvak	Lindelaan	Fietsstraat 6,5 meter
HA27	Kruispunt	Nieuwe – 's Gravelandseweg	Markering en bebording
HA28	Wegvak	Slochterenlaan	Fietsstraat 4,5 – 5,5 meter

Kern Naarden

De gemeente heeft de wens uitgesproken om de rotonde Slochterenlaan, Zwarteweg en Thorbeckelaan (HA29) in te richten als een gelijkwaardige kruising of de doorfietsroute voorrang te geven.

Voor de Zwarteweg en de Comeniuslaan werkt de gemeente lokaal plannen uit om deze in te richten als fietsstraat, naar aanleiding van verzoeken daartoe vanuit de bewoners.

De Thorbeckelaan in Naarden (HA30) wordt ingericht als fietsstraat. Bij het kruispunt van de Thorbeckelaan en de Cort van der Lindenlaan is een veilige oversteek ontworpen voor fietsers die linksaf slaan. Datzelfde geldt aan de andere kant van de spoorwegovergang, op de kruising van de Koningin Wilhelminalaan en de Graaf Willem de Oudelaan.

Op de Cort van der Lindenlaan, ter hoogte van de spoorwegovergang, rijden veel fietsers op het fietspad aan de westkant van de weg tegen de richting in. De Fietzersbond zou graag zien dat het fietspad wordt heringericht naar een tweerichtingsfietspad, maar de gemeente geeft aan dat daar in de huidige situatie niet genoeg ruimte voor is en verbreding van het fietspad is niet eenvoudig mogelijk.

De fietsroute sluit vervolgens aan op de Voormeer. Er is gekeken naar een alternatieve route via de Voormeerpassage, maar die is niet geschikt als doorfietsroute, omdat het primair een faunapassage is, de route niet verlicht mag worden en de Karnemelksloot niet voldoet als doorfietsroute. Verder zijn brommers er niet toegestaan, waar dat op de andere prioritaire fietsroutes wel het geval is.

De Voormeer sluit aan op de Rijksweg. Fietsers kunnen de geregelde kruising veilig oversteken. De doorfietsroute vervolgt via het tweerichtingsfietspad ten oosten van de Rijksweg.

Dit fietspad buigt af en komt uit op de Keverdijk. Ter hoogte van het kruispunt van het fietspad en de Keverdijk zijn maatregelen (verlichting, markering en bebording) nodig om de doorfietsroute goed zichtbaar te maken. De huidige inrichting van de Keverdijk met geasfalteerde fietsstroken voldoet.

De Keverdijk kruist de Churchillstraat. In de huidige situatie is het kruispunt vormgegeven als een gelijkwaardige kruising op een plateau. Dit blijft ook zo.

De overgang (diagonale oversteek) bij de Keverdijk – Rijksweg wordt veiliger vormgegeven door het toepassen van een plateau en aanbrengen van een bypass voor fietsers richting Muiden. Langs de Rijksweg komt een fietspad van 4,0 meter.

Bij gemeente en Fietzersbond leeft de wens om de situatie rondom de Hakkelaarsbrug voor fietsers te verbeteren. De huidige brug biedt daarvoor geen mogelijkheden en er lijkt op korte termijn geen noodzaak om de brug te vervangen. Zodra dat wel aan de orde is, dient ervoor gezorgd te worden dat bij het ontwerp van een nieuwe brug het belang van fietsers voldoende wordt meegewogen.

Tabel 19: Voorstel inrichting per tracédeel in Naarden

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HA29	Kruispunt	Slochterenlaan - Thorbeckelaan	Herinrichting rotonde naar kruispunt
HA30	Wegvak	Thorbeckelaan	Fietsstraat 5,5 meter
HA31	Oversteek	C. van der Lindelaan	Markering en bebording
HA32	Wegvak	Kon. Wilhelminalaan	2x 1-richtingsfietspad 2,0 – 2,5 meter
HA33	Kruispunt	Oversteek Rijksweg	Geschrapt i.v.m. wijziging tracé
HA34a	Wegvak	G. Willem de Oudelaan bibeko / Voormeer bubeko	Fietsstraat 4,5 meter
HA34	Wegvak	Rijksweg	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA35	Kruispunt	Rijksweg – Keverdijk	Zichtbaarheidsmaatregelen
HA36	Wegvak	Keverdijk	Markering en bebording
HA37	Oversteek	Keverdijk - Rijksweg	Plateau, markering en bypass
HA38	Wegvak	Rijksweg	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA39	Wegvak	Rijksweg	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA40	Wegvak	Rijksweg, Naardervaart	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA41	Wegvak	Naardervaart	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA42	Kruispunt	Hakkelaarsbrug	Geen i.v.m. recent onderhoud VRI

Kern Muiden

Vanaf de Hakkelaarsbrug loopt de doorfietsroute via een vrijliggend fietspad langs de Zuidpolderweg (HA43 t/m HA48) richting de kern van Muiden. Het fietspad wordt verbreed tot 3,0 á 4,0 meter. Kort voor de bebouwde kom van Muiden eindigt het vrijliggende fietspad; fietsers worden naar de rijbaan geleid. Voor fietsers vanuit Naarden betekent dit een schuine oversteek van de rijbaan, op een plateau. Dit kan een beleving van onveiligheid geven, maar de situatie werkt wel en er is geen eenvoudige oplossing voor dit punt voorhanden.

Voor de route door het centrum van Muiden is het voorstel om voor een fietsstraat te kiezen, zie figuur 22 voor een impressie. De inrichting als fietsstraat sluit aan bij de ambities om de kern autoluw te maken en is goed inpasbaar in het huidige straatbeeld, zie de visualisatie. Belangrijk is dat het gebied ook aantrekkelijk is voor wandelaars.



Figuur 22: Visualisatie fietsstraat Sluisstraat - Amsterdamsestraat met streetprint

In het project is ook gesproken over een alternatieve route voor de route door de kern van Muiden. Opening van de sluis voor de scheepvaart kan in het vaarseizoen voor vertraging voor fietsers zorgen. Daarnaast is het minder gewenst dat de route door het historische centrum wordt gebruikt als doorfietsroute en voor grotere groepen fietsers. Langs de nieuw aangelegde Mariahoeveweg is rekening gehouden met de aanleg van een fietspad, maar destijds is gekozen die niet gelijk met de weg aan te leggen. De verwachting is dat dit fietspad op termijn alsnog wordt aangelegd, maar op dit moment worden daarvoor geen concrete plannen uitgewerkt. Een ander aandachtspunt vormt de verbinding tussen de Spieringbrug en de Maxisweg, waar geen rechtstreekse fietsverbinding bestaat.

Vanaf de kern van Muiden leiden fietspaden langs de Amsterdamsestraatweg en Maxisweg naar de Muiderbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, richting Amsterdam. De fietspaden dienen te worden verbreed tot 3,0 á 4,0 meter.

Tabel 20: Voorstel inrichting per tracédeel in Muiden

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HA43	Wegvak	Zuidpolderweg	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA44	Wegvak	Zuidpolderweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA45	Wegvak	Zuidpolderweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA46	Kruispunt	Zuidpolderweg	Markering en bebording
HA47	Wegvak	Zuidpolderweg	Fietsstroken
HA48	Wegvak	Zuidpolderweg	Fietsstraat 6,5 meter
HA49	Centrum	Centrum Muiden	Fietsstraat 4,5 meter
HA50	Rotonde	Amsterdamsestraatweg – Weesperweg	Markering en bebording
HA51	Wegvak	Amsterdamsestraatweg	Fietsstraat 5,5 meter
HA52	Wegvak	Amsterdamsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA53	Wegvak	Maxisweg	2-richtingsfietspad 3,0 – 4,0 meter

7.4 Investeringskosten en subsidiabele kosten

De totale investeringskosten voor de doorfietsroute Hilversum – Amsterdam wordt vooralsnog ingeschat op circa 8,6 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt verdeeld:

- Ruim 800.000 euro voor maatregelen in Hilversum.
- Circa 700.000 euro voor maatregelen langs de N524 door de provincie Noord-Holland. Dit is exclusief maatregelen voor de aankoop van gronden voor de verbreding van het fietspad, kappen van bomen en verbreden van het talud.
- Circa 80.000 euro voor de inpassing van een fietspad over de P+R bij Bussum Zuid.
- Circa 7,1 miljoen euro voor maatregelen in Gooise Meren.

Kostenoverzicht SSP2018				Rekenmodel SSP2018 versie 2.3.000				Totaal

Figuur 23: Investeringskosten per wegbeheerder en kostensoort

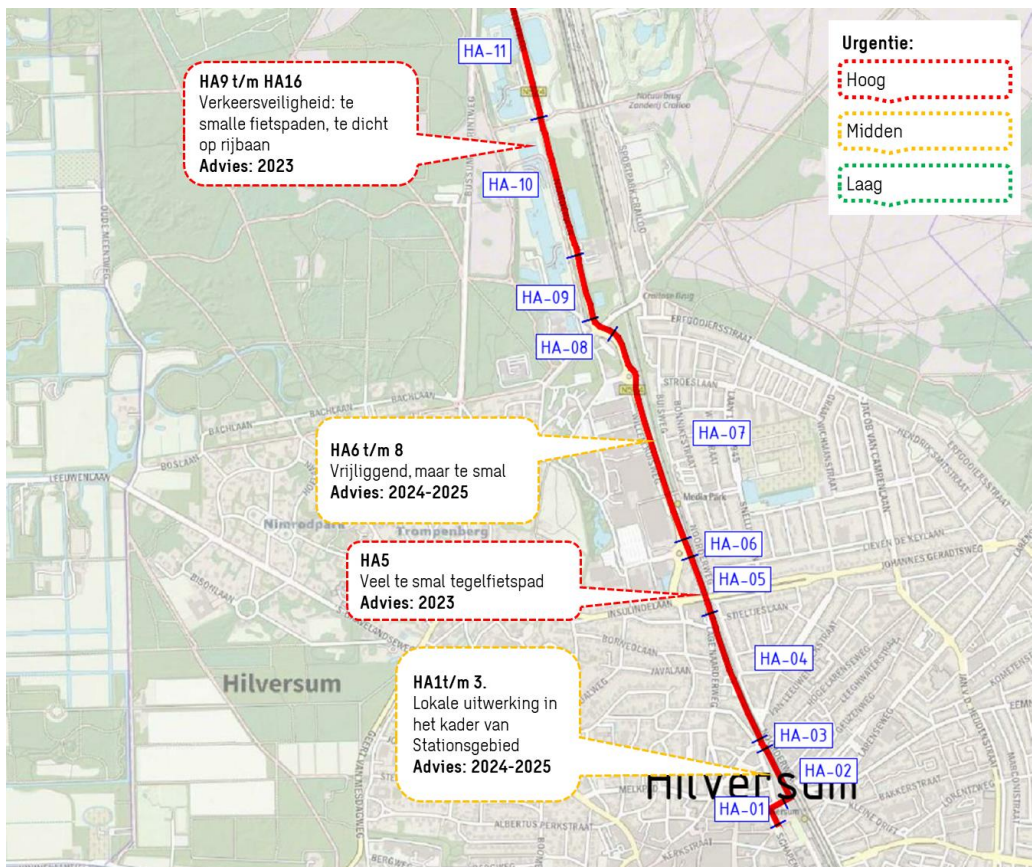
In tabel 21 is een indicatie gegeven van de subsidiabele kosten per wegbeheerder. De verwachting is dat er circa 4,9 miljoen euro subsidie mogelijk is voor de doorfietsroutemaatregelen.

Tabel 21: Indicatie subsidiabele kosten per wegbeheerder

Fietsroute 4: Hilversum - Amsterdam		Subsidie		
Post	Bouwkosten	Indirecte kosten	%	€
Hilversum				
Directe kosten	€ 449.630,00		90%	€ 404.667,00
Indirecte kosten		€ 121.200,00	tot 20% van directe kosten	€ 89.926,00
Totaal Hilversum				€ 494.593,00
Gooise Meren				
Directe kosten	€ 3.969.048,00		90%	€ 3.572.143,20
Indirecte kosten		€ 1.069.877,00	tot 20% van directe kosten	€ 793.809,60
Totaal Gooise Meren				€ 4.365.952,80
NS				
Directe kosten	€ 45.738,00		90%	€ 41.164,20
Indirecte kosten		€ 12.329,00	tot 20% van directe kosten	€ 9.147,60
Totaal NS				€ 50.311,80

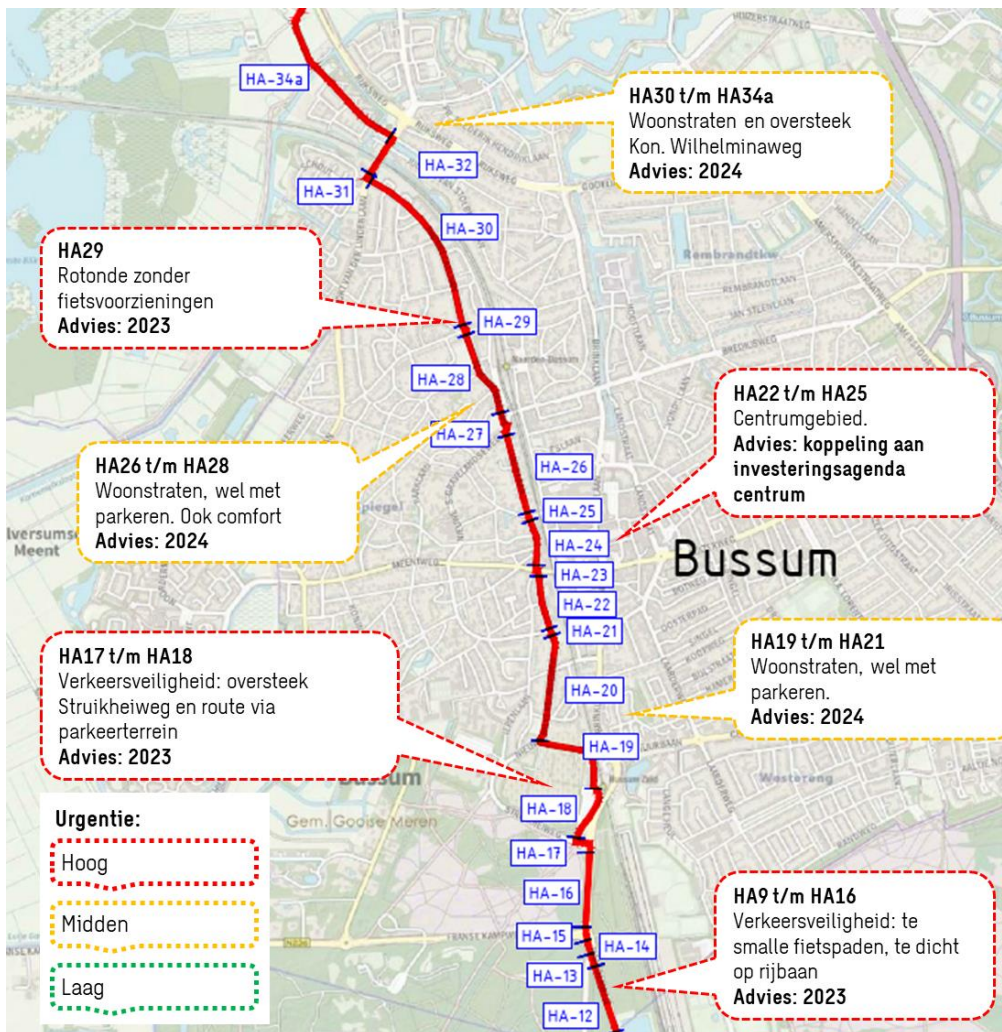
7.5 Uitvoeringsplanning tot 2027

In figuur 24 is het advies voor de uitvoeringsplanning weergegeven. Het stationsgebied in Hilversum wordt binnen enkele jaren heringericht. De op de doorfietsroute gelegen maatregelen worden uitgevoerd in het kader van de herinrichting. De smalle tegelfietspaden langs de Lage Naarderweg vragen op korte termijn aandacht. Dit geldt ook voor de te smalle fietsvoorzieningen langs de N524.



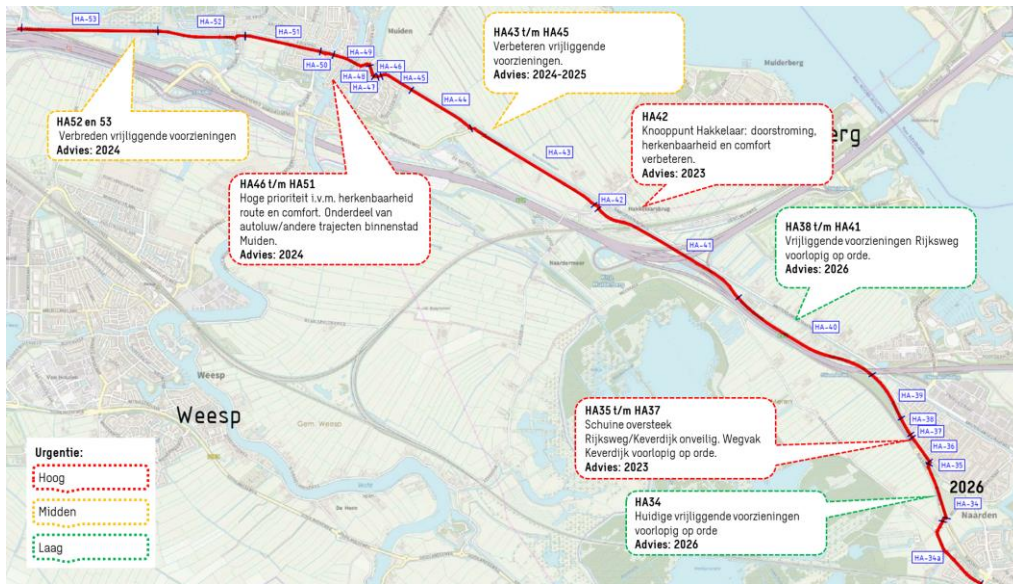
Figuur 24: Advies planning in Hilversum en provinciale weg

In figuur 25 is het advies weergegeven voor uitvoeringsplanning in Bussum en Naarden. Het advies is om de oversteek van de Struikheiweg en route via het P+R terrein in overleg met de NS uit te voeren. Dit onderdeel heeft wel enige prioriteit in verband met de fietsroute in combinatie met in- en uitparkerende voertuigen. De route door Bussum wordt vooral gekenmerkt door gemengde woonstraten met een (middel)hoge urgentie. We adviseren de maatregelen in het centrumgebied inhoudelijk en qua planning af te stemmen met de investeringsagenda voor het centrum. De rotonde Slochterenlaan – Zwarteweg adviseren we ook om op prioriteit op te pakken.



Figuur 25: Advies uitvoeringsplanning in Bussum / Naarden

In figuur 26 is het advies weergegeven voor de uitvoeringsplanning voor maatregelen in Naarden, Muiderberg en Muiden. De Keverdijk en vrijliggend fietspad langs de Rijksweg liggen er relatief goed bij. Geadviseerd wordt om de diagonale oversteek bij de Rijksweg/Keverdijk wel met prioriteit op te pakken. Ook bij het knooppunt van de twee Metropolitane doorfietsroutes bij de Hakkelaar is het advies om op korte termijn maatregelen te nemen. De herkenbaarheid van de route door Muiden is ook urgent. Geadviseerd wordt om de doorfietsmaatregelen af te stemmen met andere trajecten die lopen, zoals de ambities voor een autoluwer centrum.



Figuur 26: Advies uitvoeringsplanning Naarden / Hakkelaarsbrug / Muiden

7.6 Draagvlak voor de maatregelen

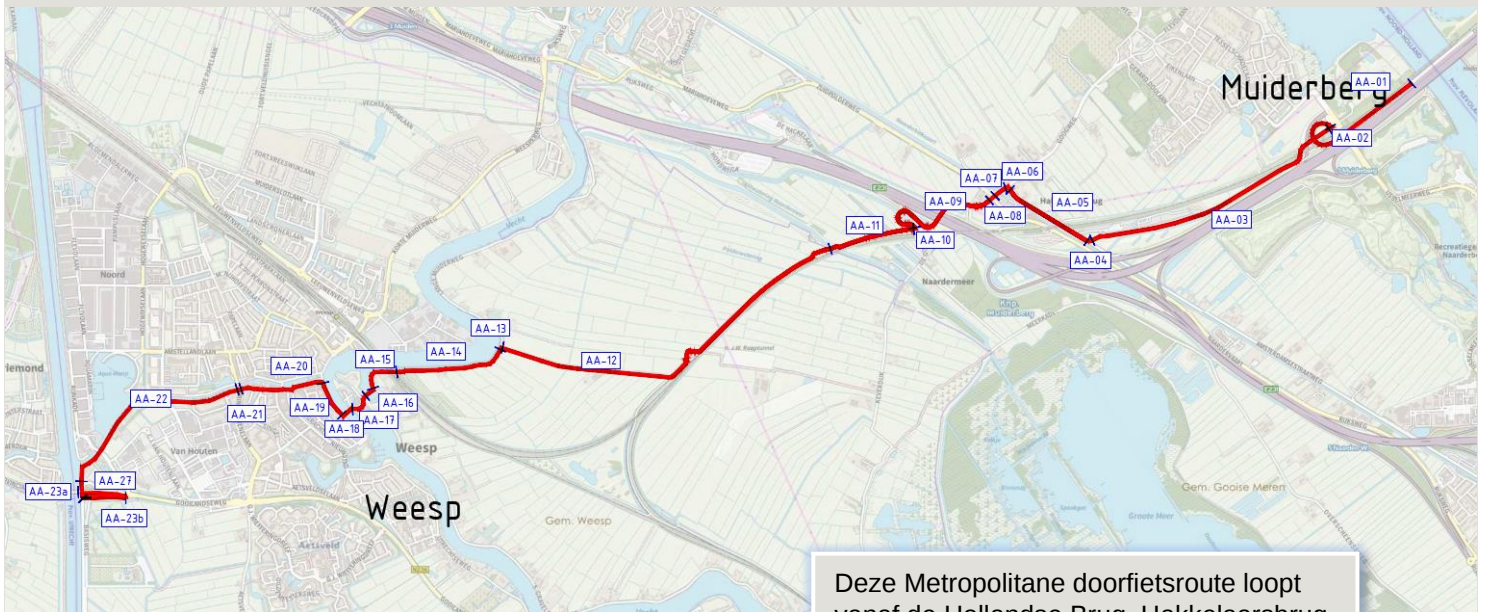
De Raad van State heeft begin februari het bestemmingsplan voor het stationsgebied van Hilversum vernietigd, na bezwaren van omwonenden. In het bestemmingsplan zat een uitwerking van de omlegging van de binnenring van de Stationsstraat en Naarderstraat naar de Koninginneweg en de Langgewenst. Dat leidde ook tot de keuze voor de prioritaire fietsroute langs de Koninginneweg. Nu het plan is vernietigd dient de route vanaf station Hilversum naar Schoolstraat opnieuw bekeken te worden.

De doorfietsroute passeert het P+R terrein bij station Bussum-Zuid. De NS is hier eigenaar en wegbeheerder. Een voorgenomen herinrichting van het terrein voorziet in het plaatsen van een slagboom bij de ingang. De gemeente start overleg met NS over een vrije toegang voor fietsers tot het terrein en een optimale inpassing van de doorfietsroute (en wandelroute) over het terrein.

Voor de Lindelaan en Spiegelstraat in Bussum worden, in samenspraak met stakeholders, plannen voor een andere inrichting van de straten uitgewerkt. De wensen om te komen tot een doorfietsroute worden gekoppeld aan deze plannen.

Bij de spoorwegovergang in de Cort van der Lindenlaan is in de besprekingen ook stilgestaan bij een mogelijke toekomstige ondertunneling van het spoor. Hiermee verbetert de doorstroming van het autoverkeer en dit zal er ook toe leiden dat de route aantrekkelijker voor autoverkeer en daarmee drukker wordt. Dat is niet gewenst, een autotunnel ligt daarom niet voor de hand. Een aparte fietstunnel kan bijdragen aan een grotere aantrekkelijkheid van de fiets maar is een kostbare ingreep, die niet past binnen de scope van de uitvoeringsplanning tot 2027.

Amsterdam – Almere



Deze Metropolitane doorfietsroute loopt vanaf de Hollandse Brug, Hakkelaarsbrug en natuurgebied Naardermeer naar Weesp. Via het centrum van Weesp, de Verlengde Buitenveer en Kanaaldijk Oost gaat de doorfietsroute naar de N236/Weesperbrug.

Deze doorfietsroute takt onderweg aan op de prioritaire doorfietsroute Amsterdam – Hilversum.

8 Almere – Amsterdam via Weesp

Dit hoofdstuk bestaat uit een toelichting op de belangrijkste ontwerpgegevens, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute Almere – Amsterdam. De ontwerptekeningen zijn opgenomen in bijlage 5.

8.1 Gemeente Gooise Meren

De beschrijving van de route start bij de Hollandse Brug. De IJsselmeerweg, Naarderstraatweg en Googweg krijgen een profiel met rode fietsstroken.

Op het kruispunt met de Googweg en de Hakkelaarsbrug worden geen (grote) maatregelen voorgesteld. Omdat er op de Hakkelaarsbrug sprake is van 1-richtingsverkeer voor auto kan een smallere rijloper volstaan. Deze ruimte kan worden benut voor voldoende brede fietspaden. Op langere termijn, buiten de scope van de uitvoeringsplanning tot 2027, wordt de brug mogelijk vervangen. Daarbij dient zich dan de kans voor om bredere fietspaden op de brug te realiseren.

De route vervolgt langs het Ton Storkpad met doorfietskwaliteit richting Weesp.

Tabel 22: Voorstel inrichting per tracédeel in Gooise Meren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
AA01	Wegvak	IJsselmeerweg	Fietsstroken
AA02	Kruispunt	IJsselmeerweg	Kruispunt, uit voorrang
AA03	Wegvak	IJsselmeerweg	Fietsstroken
AA04	Kruispunt	Naarderstraatweg	Fietsstroken in voorrang
AA05	Wegvak	Naarderstraatweg	Fietsstroken
AA06	Kruispunt	Naarderstraatweg – Googweg	Markering, bebording en rode deklaag
AA07	Brug	Hakkelaarsbrug	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
AA08	Kruispunt	Hakkelaarsbrug	Bebording
AA09	Wegvak	Googweg	Fietsstroken
AA10	Kruispunt	Googweg – Ton Storkpad	Ton Storkpad uit voorrang
AA11	Wegvak	Ton Storkpad	2-richtingsfietspad 3,0 meter

Tracédeel	Bijlage	Tekenblad
AA-01 t/m AA-03	5	L01
AA-03	5	L02
AA-03 t/m AA-09	5	L03
AA-09 t/m AA-12	5	L04
AA-12	5	L05
AA-12, AA-13	5	L06
AA-14 t/m AA-18	5	L07
AA-18 t/m AA-22	5	L08
AA-22 t/m AA-27	5	L09

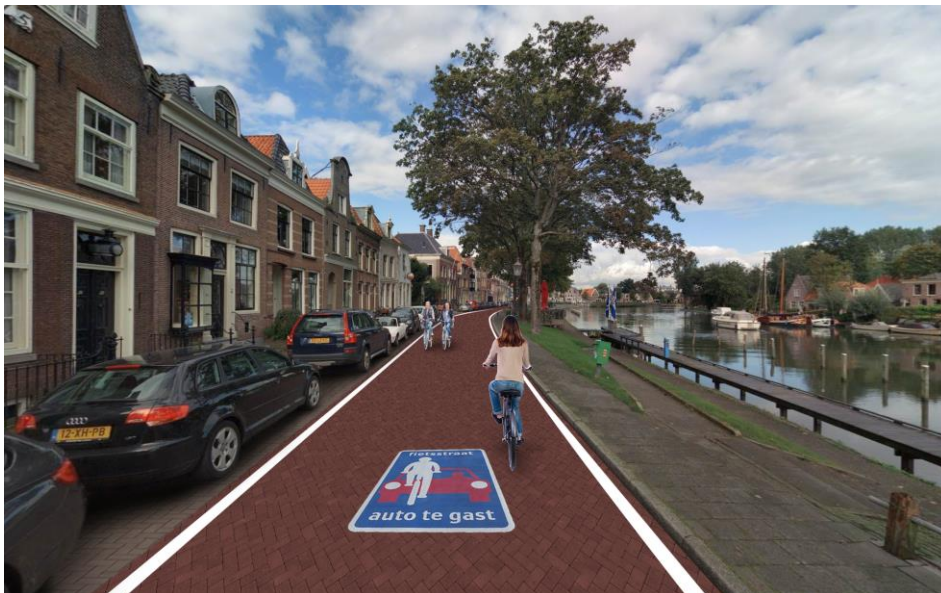
De gemeente Almere heeft tijdens het ontwerpproces een variant aangedragen waarbij een nieuw fietspad langs het spoor wordt gerealiseerd vanaf de IJsselmeerweg richting het Ton Storkpad. Deze variant bestaat verder uit een nieuwe fietsbrug gekoppeld aan de Zandhazen(spoor)brug over de A1. De voorgestelde variant is een potentieel goede oplossing voor de fiets, maar niet realiseerbaar binnen het tijdshorizon van dit project (2027). In overleg met Gooise Meren is besloten om op korte termijn in te zetten op het verbeteren van de bestaande infrastructuur. De aangedragen variant ter verbetering van de fietsverbinding tussen Almere en Amsterdam is een lange termijnperspectief dat in het kader van het NTF, ontwikkelingen bij de A1/A6 en MIRT ABA op de radar blijft staan.

8.2 Gemeente Weesp

In Weesp gaat het Ton Storkpad over in de Reaalspolderweg. Het betreffen beide (grotendeels) solitaire fietspaden in het buitengebied met relatief goede fietskwaliteit. De Reaalspolderweg eindigt bij de Lange Muiderweg.

Er zijn op korte termijn geen mogelijkheden om de Lange Muiderweg doorfietsroutewaardig in te richten. Dit komt door de ligging op een waterkering, de direct aangrenzende woningen en een rijbaanbreedte van circa 3,0 meter. De gemeente benoemt enkele knelpunten in de Lange Muiderweg: er wordt geparkeerd op passeerstroken, de tunnel onder het spoor is erg smal, bewoners ervaren verkeershinder en overlast van vrachtverkeer, tractoren en groepen racefietsers. Oplossingsrichtingen voor deze knelpunten vergen een integrale benadering en zijn dusdanig complex dat die niet past binnen de uitvoeringsplanning tot 2027. Verbreding van de spoortunnel is een zeer ingrijpende en kostbare maatregel. Bij onderhoud van de waterkering zijn er kansen om de rijbaan te verbreden tot circa 3,5 tot 4,5 meter en een fietsstraat te realiseren. Op korte termijn is het advies om uitsluitend markering en bebording aan te brengen om de doorfietsroute kenbaar te maken.

De route vervolgt via het Fort Ossenmarkt en de Lange Vechtbrug. De Hoogstraat wordt als fietsstraat ingericht, zie figuur 27. Aandachtspunt is de materialisatie: rood asfalt past niet bij het historische karakter van het centrum van Weesp. Het toepassen van streetprint kan hierin uitkomst bieden. De inrichting van de Hoogstraat als fietsstraat van 4,5 meter is verkeerskundig mogelijk, maar voorwaardelijk daarbij is het instellen van éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Lange Vechtbrug tot aan de Achteromstraat. De gevolgen van deze ingreep voor de verkeerscirculatie dienen nader te worden onderzocht.



Figuur 27: Visualisatie Hoogstraat als fietsstraat met streetprint

We stellen voor om ook de Achteromstraat in te richten als fietsstraat. Een knelpunt is dat de straat erg smal is, met name het deel met bebouwing aan beide kanten. De rijbaan wordt geregeld gebruikt voor het laden/lossen van een vrachtwagen. Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties voor fietsers.

Een alternatieve route loopt via de Herengracht, aan de noordkant van Smal Weesp. Dit heeft als belangrijk nadeel dat het water tweemaal moet worden overgestoken, tussen de Hoogstraat en het Verlengde Buitenveer. In het vaarseizoen gaan de bruggen vaak open voor de scheepvaart en lopen fietsers vertraging op.

In de uitwerking is gekozen voor de Achteromstraat, waarbij uitgangspunt is dat het parkeren van vrachtwagens op de weg wordt tegengegaan, door het gebruik van de daarvoor ingerichte laden/lossen parkeerplek. De verwachting is dat fietsers gebruik maken van de route via de Achteromstraat. In de nadere uitwerking dient een afweging te worden gemaakt tussen de breedte van de fietsstraat en de publieke parkeervoorzieningen.

Tabel 23: Voorstel inrichting per tracédeel in Weesp

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
AA12	Wegvak	Reaalspolderweg	2-richtingsfietspad 3,0
AA13	Kruispunt	Lange Muiderweg	Markering en bebording
AA14	Wegvak	Lange Muiderweg	Markering en bebording
AA15	Wegvak	Lange Muiderweg	Markering en bebording
AA16	Brug	Brug	Rode slijtlaag en markering
AA17	Wegvak	Ossenmarkt	Fietsstraat 5,5 meter
AA18	Brug	Lange Vechtbrug	Rode slijtlaag en markering
AA19	Wegvak	Hoogstraat	Fietsstraat 4,5 meter
AA20	Wegvak	Achteromstraat / Buitenveer	Fietsstraat 3,5 – 4,5 meter
AA21	Kruispunt	Pr. Irenelaan – Buitenveer	OFOS aan beide kanten kruispunt
AA22	Wegvak	Verlengde Buitenveer	Fietsstraat 4,5 meter
AA23a	Wegvak	Kanaaldijk Oost	Comfortmaatregelen
AA23b	Wegvak naar/op talud	Talud zuidzijde N236	Afbuigen Kanaaldijk Oost en fiets in voorrang

De doorfietsroute vervolgt via het Binnenvaar, Buitenveer en Verlengde Buitenveer naar het viaduct onder de Weesperbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

Een aandachtspunt is de verbinding tussen de Kanaaldijk Oost en het talud aan de zuidzijde van de N236. De huidige oversteek van de Kanaaldijk Oost is onveilig. Met de gemeente zijn een drietal ingrijpende maatregelen besproken:

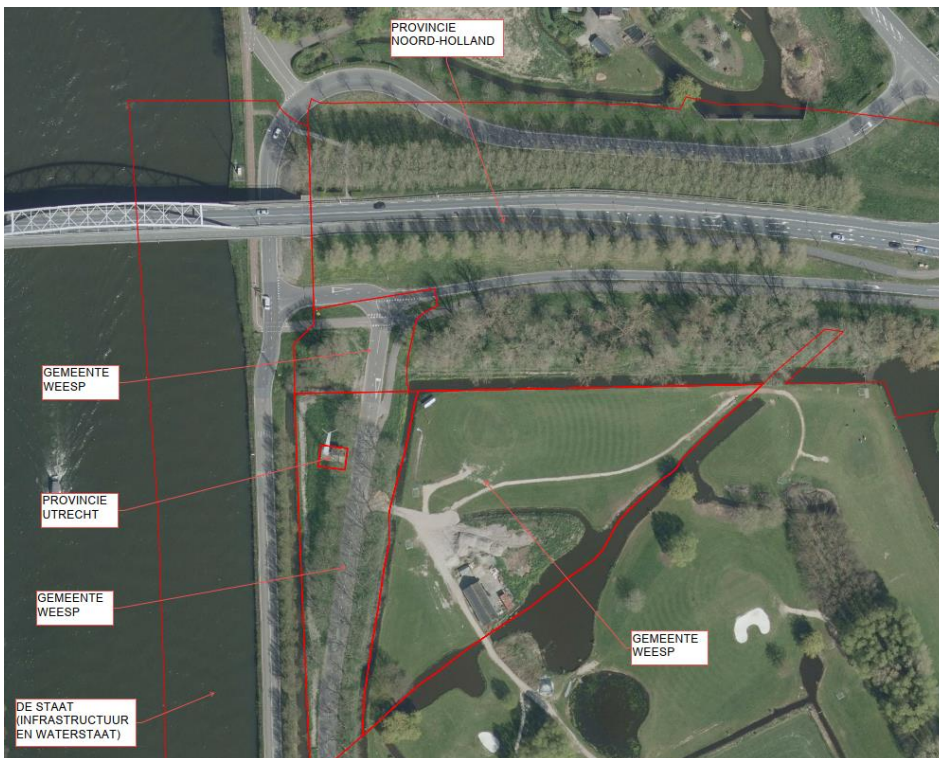
- Verwisselen van rijbaan auto en fietspad op het talud. Gezien vanaf de Kanaaldijk ligt in de huidige situatie het fietspad rechts op het talud en de rijbaan links. Dit kan worden omgedraaid, zodat het fietspad links en de rijbaan rechts liggen. verkeerskundig lijkt dit te passen, civieltechnisch / grondmechanisch dient nader te worden onderzocht of het talud voldoende sterk en stabiel is voor het autoverkeer. Aandachtspunt blijft het zicht omdat fietsers dicht bij het kunstwerk komen te liggen. Bij het geregelde kruispunt met de N236 kunnen fietsers richting Driemond direct linksaf slaan, zij hoeven de rijbaan voor autoverkeer niet meer te kruisen. Een nadeel van deze maatregel kan zijn dat fietsers vanaf de Basisweg (zwembad, golfbaan, volkstuinters) richting het kruispunt met de C.J. van Houtenlaan en Wiefferingdreef de rijbaan op het talud twee keer moeten oversteken, waar ze dat nu niet hoeven. Voor hen is echter een vrijliggend fietspad beschikbaar via het Blijwaterpad en de Aetsveldseweg.
- Rotonde. Aanleg van een rotonde op de kruising van de Kanaaldijk Oost met een tweerichtingsoversteek voor fietsers vergt een grote investering,

maar is veiliger en comfortabeler voor alle weggebruikers. Aandachtspunt bij dit ontwerp is dat er vanaf de noordelijke tak slecht zicht is op de rotonde en dat het ruimtebeslag van een rotonde groot is.

- Kanaaldijk Oost afbuigen en de Basisweg laten aantakken op de Kanaaldijk Oost. Deze variant is door de gemeente aangedragen en als schetsontwerp uitgewerkt. De toelichting volgt hierna.

Het voordeel van de uitgewerkte oplossing is dat de snelheid van het autoverkeer op de Kanaaldijk Oost wordt teruggebracht en dat fietsers veilig in de voorrang kunnen oversteken. Het combineren van de Basisweg en Kanaaldijk Oost vermindert bovendien het aantal oversteken. Het ruimtebeslag van deze oplossing is groot. Ook zijn er mogelijk maatregelen (damwand of L-wand) nodig in het talud (brugconstructie N236). Deze oplossing is nu verkeerskundig beschouwd. We adviseren een civieltechnische / grondmechanische verdieping.

De eigendomssituatie is een aandachtspunt, zie ook figuur 28. De maatregel raakt verschillende (publieke) eigenaren (zie figuur 26): gemeente Weesp, provincie Noord-Holland, Het Rijk en (waarschijnlijk) provincie Utrecht. Tot slot merken we op dat het afbuigen van de Kanaaldijk Oost kansen biedt om de groenstrook tussen de Basisweg, talud N236 en Kanaaldijk Oost om bijvoorbeeld een groene rustplaats te realiseren langs het water.



Figuur 28: Eigendomssituatie Kanaaldijk Oost, Basisweg en (talud) N236

8.3 Provincie Noord-Holland

Het laatste tracédeel van de prioritaire doorfietsroute betreft het fietspad richting Driemond tot aan de Weesperbrug. Het huidige fietspad is (net) geen 3,0 meter. Het advies is om het fietspad te verbreden tot minimaal 3,0 meter.

Tabel 24: Voorstel inrichting per tracédeel PNH

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
AA27	Wegvak	N236	2-richtingsfietspad 3,0 meter

8.4 Investeringskosten en subsidiabele kosten

De totale investeringskosten voor de doorfietsroute Almere – Amsterdam wordt vooralsnog ingeschat op circa 3 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt verdeeld:

- Circa 800.000 euro voor maatregelen in Gooise Meren.
- Circa 2,2 miljoen euro voor maatregelen in Weesp.
- Circa 100.000 euro voor maatregelen langs de N236 door de provincie Noord-Holland.

Kostenoverzicht SSF2018		Rekenmodel SSF2018 versie 2.3.000							Totaal
		Directe kosten - benoemd	Directe kosten - nader te detaileren	Directe kosten	Indirecte kosten	Voorziena kosten	Risicoreservering		
Investeringskosten:									
Bouwkosten Deelraming Gooise Meren	€	411.434	€ 41.143	€ 452.578	€ 121.995	€ 574.572	€ 114.914	€	689.486
Bouwkosten Deelraming Weesp	€	1.116.098	€ 111.610	€ 1.227.707	€ 330.935	€ 1.558.642	€ 311.728	€	1.870.370
Bouwkosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	29.216	€ 2.922	€ 32.138	€ 8.663	€ 40.801	€ 8.160	€	48.961
Bouwkosten	€	1.556.748	€ 155.675	€ 1.712.423	€ 461.592	€ 2.174.015	€ 434.803	€	2.608.818
Engineeringskosten Deelraming Gooise Meren	€	91.932	€ -	€ 91.932	€ -	€ 91.932	€ -	€	91.932
Engineeringskosten Deelraming Weesp	€	249.383	€ -	€ 249.383	€ -	€ 249.383	€ -	€	249.383
Engineeringskosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	6.528	€ -	€ 6.528	€ -	€ 6.528	€ -	€	6.528
Engineeringskosten	€	347.842	€ -	€ 347.842	€ -	€ 347.842	€ -	€	347.842
Vastgoedkosten Deelraming Gooise Meren	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€	-
Vastgoedkosten Deelraming Weesp	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€	-
Vastgoedkosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€	-
Vastgoedkosten	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€	-
Overige bijkomende kosten Deelraming Gooise Meren	€	16.663	€ -	€ 16.663	€ -	€ 16.663	€ -	€	16.663
Overige bijkomende kosten Deelraming Weesp	€	45.201	€ -	€ 45.201	€ -	€ 45.201	€ -	€	45.201
Overige bijkomende kosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	1.183	€ -	€ 1.183	€ -	€ 1.183	€ -	€	1.183
Overige bijkomende kosten	€	63.046	€ -	€ 63.046	€ -	€ 63.046	€ -	€	63.046
Objectoverstijgende risicoreservering								€	-
Verschulping								€	-
Investeringskosten exclusief BTW	€	1.967.637	€ 155.675	€ 2.123.311	€ 461.592	€ 2.584.904	€ 434.803	€	3.019.706
BTW	€	-	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€	-
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	€	1.967.637	€ 155.675	€ 2.123.311	€ 461.592	€ 2.584.904	€ 434.803	€	3.019.706

Figuur 29: Investeringskosten per wegbeheerder en kostensoort

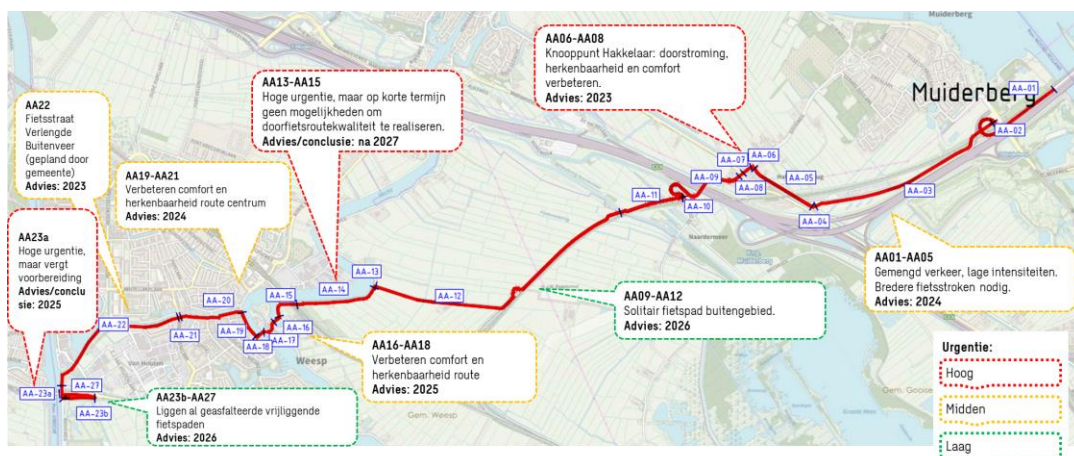
In tabel 25 zijn de subsidiabele kosten per wegbeheerder weergegeven. De verwachting is dat er circa 1,4 miljoen euro subsidie kan worden ontvangen voor de te nemen maatregelen. We merken op dat de gemeente Weesp subsidie aanvraagt bij de Vervoerregio en niet Provincie Noord-Holland. De Vervoerregio hanteert andere eisen en subsidiepercentages (zie ook hoofdstuk 2.2). Vooralsnog is uitgegaan van een zeer grove indicatie van 80% van de directe kosten.

Tabel 25: Indicatie subsidiabele kosten per wegbeheerder

Fietsroute 5: Amsterdam - Almere		Subsidie		
Post	Bouwkosten	Indirecte kosten	%	€
Gooise Meren				
Directe kosten	€ 452.578,00		90%	€ 407.320,20
Indirecte kosten		€ 121.995,00	tot 20% van directe kosten	€ 90.515,60
Totaal Gooise Meren				€ 497.835,80
Weesp				
Directe kosten	€ 1.227.707,00		80%	€ 982.165,60
Indirecte kosten		€ 330.935,00		
Totaal Weesp				€ 982.165,60

8.5 Uitvoeringsplanning tot 2027

De doorfietsroute Amsterdam – Almere kent een aantal locaties die op korte termijn aandacht vragen, zie figuur 30. Dit betreft het kruispunt en de brug bij de Hakkelaar, de Lange Muiderweg en de oversteek van de Kanaaldijk Oost richting het talud naar de N236. Ten aanzien van de Lange Muiderweg zijn er op korte termijn geen mogelijkheden om doorfietsroutekwaliteit te organiseren. Het advies is om wel maatregelen te nemen om de herkenbaarheid van de doorfietsroute te verbeteren. Ook adviseren we om voor 2027 in overleg met de beheerders van de waterkering te komen tot herinrichtingsvoorstel voor de Lage Muiderweg.



Figuur 30: Advies uitvoeringsplanning Amsterdam – Almere

8.6 Draagvlak voor de maatregelen

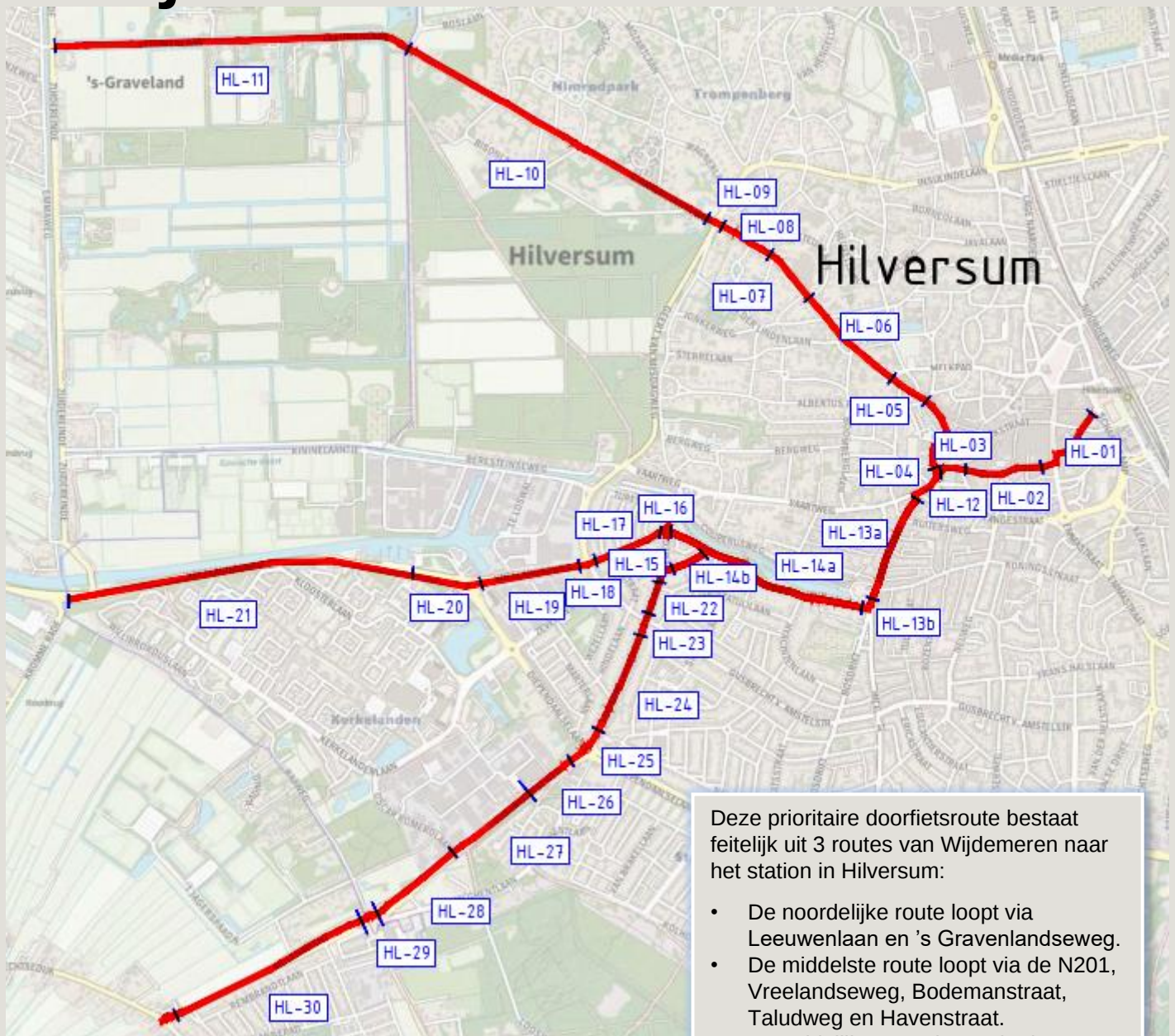
De Lange Muiderweg kent een combinatie van verkeerskundige knelpunten. Het gaat daarbij om parkeerverlast, hinder en verkeersonveiligheid van vrachtverkeer en overlast door racefietsers. De beperkte ruimte en ligging op een waterkering maakt dat we geen gemakkelijke oplossing binnen de scope van de uitvoeringsplanning tot 2027 zien. We adviseren daarom om deze knelpunten voor 2027 integraal te onderzoeken om zo op de lange termijn een goede fietsoplossing te kunnen realiseren.

De Achteromstraat wordt ingericht als fietsstraat. Op de rijbaan dienen vrachtwagens niet langdurig stil te staan.

Laden en lossen van vrachtverkeer kan veilig plaatsvinden op de laad/losplek. Onderzocht kan worden hoe het gebruiksgemak van de laad/losplek kan worden verbeterd zodat de rijbaan veilig gebruikt kan worden door fietsers.

Het gebruik van gesloten verharding in de historische binnenstad van Weesp kan op weerstand stuiten vanuit de omgeving. In de nadere uitwerking moet aandacht komen voor de materialisatie. Een streetprint-oplossing draagt bij aan een beter comfort voor de fietser en past binnen het historisch uiterlijk van de binnenstad.

Hilversum – Wijdemeren



Deze prioritaire doorfietsroute bestaat feitelijk uit 3 routes van Wijdemeren naar het station in Hilversum:

- De noordelijke route loopt via Leeuwenlaan en 's Gravenlandseweg.
- De middelste route loopt via de N201, Vreelandseweg, Bodemanstraat, Taludweg en Havenstraat.
- De zuidelijke route loopt via de Molenmeent, Loosdrechtseweg, Beetslaan, Taludweg en Havenstraat.

De 3 routes komen in het centrum van Hilversum samen ter hoogte van de Kerkbrink en Herenstraat.

9 Hilversum – Wijdmeren

Dit hoofdstuk bestaat uit een toelichting op de belangrijkste ontwerpgegevens, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute Hilversum – Wijdmeren. De ontwerptekeningen zijn opgenomen in bijlage 6.

9.1 Gemeente Hilversum

Route richting Kortenhoef

De meest noordelijke doorfietsroute tussen Hilversum en Kortenhoef bestaat uit 10 tracédelen. De route begint bij de fietstunnel onder het centraal station van Hilversum. In de Kampstraat, Spuisteeg en Herenstraat is het voornemen deze in te richten als smalle fietsstraat. De gemeente beoogt met een voorgenomen herinrichting de straten veiliger te maken. De Herenstraat wordt verkeersluwer, de bus verdwijnt uit de straat. Er blijft wel een kleine servicebus rijden, maar overwogen wordt om die ook via de binnenring te laten rijden.

Inpassing van een doorfietsroute over het voetgangersgebied op de Kerkbrink sluit mogelijk niet goed aan bij de andere ruimtelijke belangen en functies van het plein. De gemeente heeft het voornemen om in noord-zuid richting minder fietsers via de Kerkbrink te laten rijden, maar de oost-west richting wordt juist aantrekkelijker voor fietsers. Ons voorstel is om de inpassing van een fietsroute over de Kerkbrink als lokale uitwerking te beschouwen.

De afdeling Wijdmeren van VVN noemt de fietsroute door het centrum overigens niet logisch en prefereert de fietspaden langs de binnenring. Die behouden uiteraard hun kwaliteit, maar de routes via de binnenring zijn langer en bij de verkeerslichten op de kruispunten lopen fietsers vertraging op. In overleg met de gemeente is daarom vastgehouden aan de route door het centrum.

De route richting Kortenhoef slaat hier naar rechts af en vervolgt via de 's-Gravelandseweg. Het realiseren van doorfietsroute kwaliteit op het eerste deel van de 's-Gravelandseweg (tracédeel HL04) is met name een aandachtspunt in relatie tot de materialisatie: rood asfalt sluit hier slecht aan op de inrichting van het centrumgebied. De gemeente heeft aangegeven om in de verdere uitwerking een tweerichtingsfietspad aan de oostzijde te realiseren tussen de Hoge Naarderweg en de VRI-oversteek bij de Run2Day. Dit voorkomt dat fietsers tweemaal moeten oversteken.

Het realiseren van minimale doorfietsroute kwaliteit op de eenrichtingsfietspaden langs het vervolg van de 's-Gravelandseweg is haalbaar, maar gaat plaatselijk ten koste van een deel van het voetpad of tussenberm.

Op het kruispunt met het Melkpad zal in het vervolgproces duidelijk moeten komen of het mogelijk is om fietsers op de 's Gravelandseweg voorrang te geven.

Tracédeel	Bijlage	Teken
HL-01 t/m HL-05, HL-12, HL13a	6	L01
HL-05 t/m HL-10	6	L02
HL-10	6	L03
HL-11	6	L04
HL-11	6	L05
HL-13a t/m HL-16, HL-22	6	L06
HL-14 t/m HL-20, HL-22 t/m HL-24	6	L07
HL-20, HL-21	6	L08
HL-21	6	L09
HL-24 t/m HL-28	6	L10
HL-28 t/m HL-30	6	L11

Tabel 26: Voorstel inrichting per tracédeel in Hilversum vanaf het station richting Kortenhoef

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HL01	Wegvak	Spuisteeg - Kampstraat	Fietsstraat 4,5 meter
HL02	Wegvak	Herenstraat	Fietsstraat 4,5 meter
HL03	Plein	Kerkbrink	Lokale uitwerking
HL04	Wegvak	's Gravelandseweg	Westzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter Oostzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter en 2-richtingsfietspad 3,0 meter richting Kerkbrink
HL05	Wegvak	's Gravelandseweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
HL06	Wegvak	's Gravelandseweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
HL07	Wegvak	's Gravelandseweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
HL08	Wegvak	's Gravelandseweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
HL09	Kruispunt	's Gravelandseweg	Markering en bebording
HL10	Wegvak	's Gravelandseweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter

Route richting N201

De route richting N201 slaat bij de Kerkbrink naar links af en vervolgt via de Vaartweg en Havenstraat. Op de Vaartweg (HL12) tussen de Kerkbrink en de Havenstraat zijn op basis van het huidige gebruik geen mogelijkheden om doorfietsroute kwaliteit te realiseren: de fietsstroken en rijbaan zijn te smal. Bredere fietsstroken hebben als gevolg dat wachtende auto's bij de VRI het fietspad structureel blokkeren. Ingrijpende maatregelen en een lagere auto-intensiteit zijn nodig om tot een andere verdeling van de beschikbare ruimte te komen.

De doorfietsroute vervolgt via de Havenstraat; hier is het voorstel een fietsstraat te maken. Dit is in relatie tot het huidige gebruik en beschikbare ruimte goed inpasbaar. Het kruispunt van de Havenstraat en de Taludweg is nu gecompliceerd, omdat de Bosdrift en Hilvertsweg beide op het kruispunt aansluiten. Het voorstel is om deze twee straten te combineren tot één zuidelijke tak bij het kruispunt met de Taludweg en Havenstraat. Dit draagt bij aan een veilige en overzichtelijke situatie op het kruispunt. De Taludweg en Havenstraat krijgen voorrang op de zuidelijke tak. De gemeente heeft aangegeven een participatietraject te overwegen voor dit gebied en een onderzoek te starten naar een nieuwe inrichting (ETW30) voor de Bosdrift.

Ook de Taludweg wordt ingericht als fietsstraat. Fietzers op de Taludweg richting de N201 steken de Loosdrechtseweg over naar de Bodemanstraat. Fietzers hebben op deze oversteek geen voorrang vanwege de belangrijke functie en drukte op de Loosdrechtseweg (GOW 50 km/uur). De gemeente heeft aangegeven dat het tankstation op het kruispunt in de nabije toekomst mogelijk komt te vervallen. In het ontwerp is het kruisvlak kleiner gemaakt en het middeneiland doorgetrokken. Fietzers kunnen daarmee veiliger oversteken dan in de huidige situatie.

De Bodemanstraat wordt ingericht als fietsstraat. De rotonde met de Vreelandseweg – Gijsbrecht van Amstelstraat krijgt een iets andere vormgeving. De vrijliggende fietspaden op de zuidelijke en zuidoostelijke tak komen te vervallen. De Bodemanstraat, ingericht als fietsstraat, sluit direct aan op het tweerichtingsfietspad aan de zuidwestzijde van de rotonde.

Het tegelfietspad langs de Vreelandseweg (HL19) moet een andere verharding krijgen om het comfort van de fietser te borgen. Aandachtspunt aan de zuidzijde betreffen enkele kabels en leidingen.

Bij de oversteek van de rotonde met de Diependaalselaan worden geen grote wijzigingen geadviseerd vanwege de drukte, rijsnelheid en belangrijke ontsluitingsfunctie van de Vreelandseweg, de Diependaalselaan en de N201. Fietzers steken de Diependaalselaan in verschillende fases over aan de zuidzijde van de rotonde, ze hebben daarbij geen voorrang. We adviseren snelheidsremmende maatregelen (fietsoversteek op plateau) om de oversteek veiliger te maken.

Route richting Loosdrecht

Fietzers richting Loosdrecht slaan vanaf de Taludweg linksaf en rijden via de Beetslaan naar de Loosdrechtseweg. Het voorstel is om op de Loosdrechtseweg fietsstroken van 1,90 meter toe te passen.

Op de Loosdrechtseweg tussen het kruispunt met de Gijsbrecht van Amstelstraat en de Diependaalselaan (HL23) is het voorstel om de parallelweg aan de oostzijde in te richten als fietsstraat voor fietsverkeer in twee richtingen. Het voorstel is verder om het eenrichtingsfietspad aan de westzijde te handhaven voor de ontsluiting van de aanliggende woningen. Er is hier onvoldoende ruimte om een breder fietspad te realiseren. De gemeente heeft aangegeven in de verdere uitwerking te onderzoeken of de groenstrook aan de westzijde kan worden opgeschoven ten behoeve van een breder fietspad.

De benodigde maatregelen om doorfietsroutekwaliteit te realiseren langs de rest van de Loosdrechtseweg zijn relatief beperkt. Aan de zuidzijde ligt een fietspad met voldoende brede betonplaten. Hier volstaan beperkte maatregelen zoals bebording en markering. Aan de noordzijde is een andere verharding nodig. De gemeente heeft daarnaast aangegeven het tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van de Loosdrechtseweg te willen verlengen tot en met het kruispunt met de Oscar Romerolaan. Dit kan in de volgende fase worden uitgewerkt.

Tabel 27: Voorstel inrichting per tracédeel in Hilversum vanaf de Kerkbrink richting N201 en Loosdrecht

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HL12	Kruispunt	Kerkbrink - Vaartweg	Kerkbrink - Brinkweg: Verharding, markering en bebording Brinkweg – Havenstraat:
HL13a	Wegvak	Havenstraat	Fietsstraat 4,5 meter
HL13b	Kruispunt	Havenstraat - Taludweg	Combineren Bosdrift en Hilvertsweg op zuidelijke tak. Havenstraat – Taludweg in voorrang
HL14a	Wegvak	Taludweg	Fietsstraat 4,5 meter
HL14b	Wegvak	Beetslaan	Fietsstraat 4,5 meter
HL15	Oversteek	Beetslaan - Loosdrechtseweg	Fietsers uit Beetslaan uit voorrang
HL16	Oversteek	Bodemanstraat - Loosdrechtseweg	Fietsers Bodemanstraat en Taludweg uit voorrang
HL17	Wegvak	Bodemanstraat	Fietsstraat 4,5 meter
HL18	Rotonde	Vreelandseweg - Bodemanstraat	Fietsers vanaf rotonde direct op fietsstraat Bodemanstraat aantakken. Fietsstroken richting Gijsbrecht van Amstelstraat komen te vervallen.
HL19	Wegvak	Vreelandseweg	Noordzijde: 1-richtingsfietspad 2,5 meter Zuidzijde: 2-richtingsfietspad 3,0 meter
HL20	Oversteek	Vreelandseweg - Diependaalselaan	Verharding, markering en bebording
HL22	Wegvak	Loosdrechtseweg	Fietsstroken 1,90 meter
HL23	Kruispunt	Loosdrechtseweg	Markering en bebording
HL24		Loosdrechtseweg	Westzijde: geen maatregelen Oostzijde: fietsstraat 4,5 meter Oversteek: plateau
HL25	Rotonde	Loosdrechtseweg	Verharding, markering en bebording
HL26	Wegvak	Loosdrechtseweg	Noordzijde: 2-richtingsfietspad 4,0 meter Zuidzijde: markering en bebording
HL27	Wegvak	Loosdrechtseweg	Noordzijde: 1-richtingsfietspad 2,5 meter Zuidzijde: markering en bebording
HL28	Wegvak	Loosdrechtseweg	Noordzijde: 1-richtingsfietspad 2,5 meter Zuidzijde: markering en bebording

9.2 Gemeente Wijdmeren

Route richting Loosdrecht

De rotonde Molenmeent, Loosdrechtseweg en Rading ligt op de gemeentegrens van Hilversum en Wijdmeren. Beide gemeenten hebben de wens om maatregelen te nemen aan deze rotonde om de verkeersveiligheid te verbeteren. In het voorliggende ontwerp worden op alle 4 de takken van de rotonde verhoogde tweerichtingsfietspaden gerealiseerd. Fietsers hebben voorrang op het autoverkeer vanuit alle richtingen. Fietsers op de Molenmeent en Loosdrechtseweg moeten (ten opzichte van de huidige situatie) iets afbuigen en dus afremmen. De overweging hierbij is dat fietsers niet met een hoge snelheid de rotonde op fietsen en zo voor conflicten zorgen met andere fietsers en automobilisten.

Op de noordoostelijke tak komt een tweerichtingsfietspad in verband met de realisatie (en ontsluiting) van een aantal te bouwen woningen langs de Molenmeent. Het voorstel is om dit fietspad te verplaatsen, langs de rijbaan te leggen in de ruimte tussen de bomen en het huidige fietspad in te richten als voetpad. Op de zuidoostelijke tak van de rotonde ligt een ongebruikte busbaan.

Het advies is om deze busbaan te verwijderen om zo bij te dragen aan een meer overzichtelijke situatie. Langs de Molenmeent richting de Oud/Nieuwe-Loosdrechtsedijk worden éénrichtingsfietspaden van 2,0 meter ingericht.

Het tweerichtingsfietspad tussen de Jan Steenlaan en rotonde met de Loosdrechtsedijk is nu te smal en wordt ook een éénrichtingsfietspad. Ter compensatie wordt een oversteek voor fietsers gemaakt ter hoogte van de Jan Steenlaan. Aan de westzijde van de oversteek wordt een plateau geadviseerd.



Figuur 31: Visualisatie inrichting Molenmeent bij duister

Tabel 28: Voorstel inrichting per tracédeel in Wijdmeren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HL11	Wegvak	Leeuwenlaan	Markering, verlichting en bebording
HL29	Rotonde (Wijdmeren & Hilversum)	Rading - Molenmeent	Herinrichting kruispunt, fietsers in 2 richtingen op alle takken rotonde
HL30	Wegvak	Molenmeent	Noordzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter tussen Frans Halslaan en Jan Steenlaan; 2-richtingsfietspad 4,0 meter tussen rotonde Rading en Frans Halslaan Zuidzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter en opheffen 2-richtingsfietspad tussen Loosdrechtsedijk en Jan Steenlaan. Ter hoogte van Jan Steenlaan: oversteek voor fietsers en snelheidsremmer auto.
HL30	Rotonde	Molenmeent – Oud/Nieuw - Loosdrechtsedijk	Verharding fietspad en andere ligging noordoostelijke tak fietspad

9.3 Provincie Noord-Holland

De huidige fietspaden langs de N201 voldoen niet aan de minimale kwaliteitseisen voor doorfietsroutes. Er is ruimte om het huidige fietspad te verbreden tot minimaal 3,0 meter ten koste van het gras/voetpad aan de zuidzijde van het fietspad.

Ter hoogte van de ingangen van woonwijk Kerkelanden zijn recent maatregelen genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Aandachtspunt blijft de smalle tussenberm tussen rijbaan en fietspad. Vanuit de gemeente Wijdmeren is de wens om de openbare verlichting voor fietsers langs de N201 te verbeteren. Mede op basis van de kostenindicatie in hoofdstuk 3.4 kan de wegbeheerder een afweging maken over het type verlichting dat hier gewenst is.

Tabel 29: Voorstel inrichting per tracédeel PNH

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HL21	Wegvak	N201	2-richtingsfietspad 3,0 meter

9.4 Investeringskosten en subsidiabele kosten

De totale investeringskosten worden vooralsnog ingeschat op circa 7,3 miljoen euro. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

- Circa 6.100.000 euro voor de maatregelen in Hilversum.
- Circa 490.000 euro voor provincie Noord-Holland als wegbeheerder.
- Circa 570.000 euro voor maatregelen in Wijdmeren.
- Circa 100.000 euro voor de gemeente Wijdmeren en Hilversum gezamenlijk voor de verbetering van de rotonde Molenmeent – Rading – Loosdrechtseweg.

Kostenoverzicht SSK2018										Rekenmodel SSK2018 versie 2.3.000										Totaal
	Directe kosten - benoemd		Directe kosten - nader te detailleren		Directe kosten		Indirecte kosten		Voorziene kosten		Risicoreservering									
	€		€		€		€		€		€									
Investeringskosten:																				
Bouwkosten Deelraming Hilversum	€	3.156.547	€	315.655	€	3.472.201	€	935.949	€	4.408.151	€	881.630	€	5.289.781						
Bouwkosten Deelraming Hilversum-Wijdmeren	€	49.823	€	4.982	€	54.805	€	14.773	€	69.578	€	13.916	€	83.493						
Bouwkosten Deelraming Wijdmeren	€	292.278	€	29.228	€	321.506	€	86.663	€	408.169	€	81.634	€	489.803						
Bouwkosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	250.425	€	25.043	€	275.468	€	74.254	€	349.721	€	69.944	€	419.665						
Bouwkosten	€	3.749.072	€	374.907	€	4.123.979	€	1.111.639	€	5.235.619	€	1.047.124	€	6.282.743						
Engineeringskosten Deelraming Hilversum	€	705.304	€	-	€	705.304	€	-	€	705.304	€	-	€	705.304						
Engineeringskosten Deelraming Hilversum-Wijdmeren	€	11.132	€	-	€	11.132	€	-	€	11.132	€	-	€	11.132						
Engineeringskosten Deelraming Wijdmeren	€	65.307	€	-	€	65.307	€	-	€	65.307	€	-	€	65.307						
Engineeringskosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	55.955	€	-	€	55.955	€	-	€	55.955	€	-	€	55.955						
Engineeringskosten	€	837.699	€	-	€	837.699	€	-	€	837.699	€	-	€	837.699						
Vastgoedkosten Deelraming Hilversum	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-						
Vastgoedkosten Deelraming Hilversum-Wijdmeren	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-						
Vastgoedkosten Deelraming Wijdmeren	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-						
Vastgoedkosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-						
Vastgoedkosten	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-						
Overige bijkomende kosten Deelraming Hilversum	€	127.836	€	-	€	127.836	€	-	€	127.836	€	-	€	127.836						
Overige bijkomende kosten Deelraming Hilversum-Wijdmeren	€	2.018	€	-	€	2.018	€	-	€	2.018	€	-	€	2.018						
Overige bijkomende kosten Deelraming Wijdmeren	€	11.837	€	-	€	11.837	€	-	€	11.837	€	-	€	11.837						
Overige bijkomende kosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	10.142	€	-	€	10.142	€	-	€	10.142	€	-	€	10.142						
Overige bijkomende kosten	€	151.833	€	-	€	151.833	€	-	€	151.833	€	-	€	151.833						
Objectoverstijgende risicoreservering														-						
Verschuiving														-						
Investeringskosten exclusief BTW	€	4.738.604	€	374.907	€	5.113.511	€	1.111.639	€	6.225.151	€	1.047.124	€	7.272.274						
BTW	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-						
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	€	4.738.604	€	374.907	€	5.113.511	€	1.111.639	€	6.225.151	€	1.047.124	€	7.272.274						

Figuur 32: Investeringskosten per wegbeheerder en kostensoort

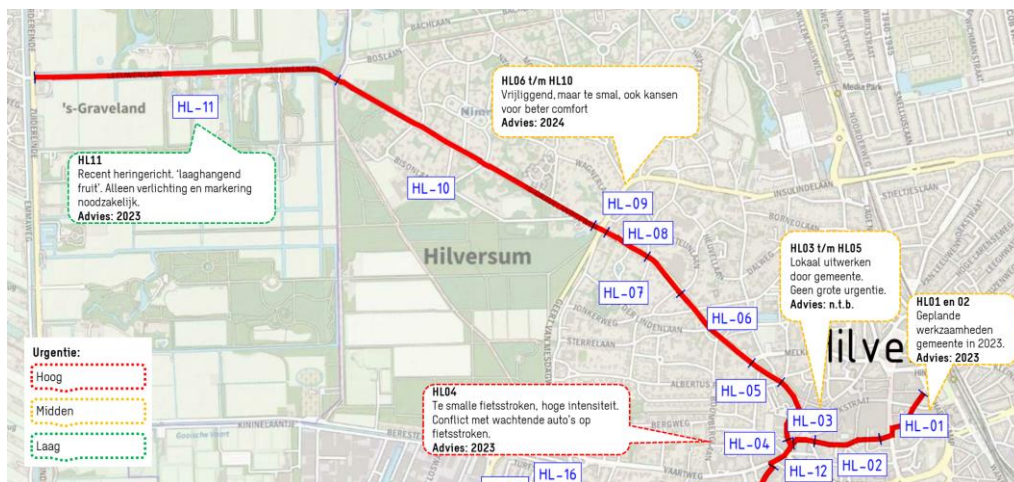
In tabel 30 is een indicatie gegeven van de subsidiabele kosten. De inschatting is dat er in totaal circa 4,2 miljoen euro subsidie kan worden uitgekeerd bij het nemen van alle doorfietsmaatregelen in Wijdmeren en Hilversum.

Tabel 30: Inschatting subsidiabele kosten per wegbeheerder

Fietsroute 6: Hilversum - Loosdrecht		Subsidie		
Post	Bouwkosten	Indirecte kosten	%	€
Hilversum				
Directe kosten	€ 3.472.201,00		90%	€ 3.124.980,90
Indirecte kosten		€ 935.949,00	tot 20% van directe kosten	€ 694.440,20
Totaal Hilversum				€ 3.819.421,10
Hilversum en Wijdmeren				
Directe kosten	€ 54.805,00		90%	€ 49.324,50
Indirecte kosten		€ 14.773,00	tot 20% van directe kosten	€ 10.961,00
Totaal Hilversum en Wijdmeren				€ 60.285,50
Wijdmeren				
Directe kosten	€ 321.506,00		90%	€ 289.355,40
Indirecte kosten		€ 86.663,00	tot 20% van directe kosten	€ 64.301,20
Totaal Wijdmeren				€ 353.656,60

9.5 Uitvoeringsplanning tot 2027

In figuur 30 is de uitvoeringsplanning tot 2027 weergegeven van de route vanaf Kortenhoef richting het centrum van Hilversum. De gemeente Hilversum heeft aangegeven in 2023 te starten met maatregelen in het centrum. De Kerkbrink betreft lokale uitwerking. De route van de Kerkbrink richting de Havenstraat vraagt op korte termijn maatregelen om doorfietsroute kwaliteit te kunnen realiseren. De Leeuwenlaan in Wijdmeren is recent onderhouden. Het advies is om hier op korte termijn verlichting en markering aan te brengen.



Figuur 33: Advies uitvoeringsplanning per tracédeel: Kortenhoef – Hilversum

In figuur 31 is de uitvoeringsplanning tot 2027 weergegeven voor de route via de N201 en de route via de Loosdrechtseweg richting het centrum van Hilversum. Er zijn een drietal locaties die op korte termijn aandacht vragen. Ten eerste betreft het de inrichting van de Havenstraat, de huidige inrichting voldoet niet. De gemeente heeft aangegeven zelf ook al inrichtingsvarianten voor de Havenstraat te onderzoeken. De tweede locatie betreft het verlichtingsvraagstuk langs de N201. Het advies is om dit verzoek vanuit de gemeente Wijdmeren op korte termijn op te pakken. De derde locatie betreft de rotonde op de grens van Wijdmeren en Hilversum. We adviseren om hier op korte termijn maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bestuurlijk draagvlak is hiervoor aanwezig.



Figuur 34: Advies uitvoeringsplanning per tracédeel

9.6 Draagvlak voor de maatregelen

Op de Taludweg in Hilversum is onlangs betaald parkeren ingevoerd. Dat heeft geleid tot een intensief proces met de bewoners. Uitgangspunt bij de herinrichting van de Taludweg als fietsstraat dient te zijn dat de situatie ten aanzien van het parkeren gehandhaafd blijft.

In Hilversum en Wijdmeren ontmoetten we veel enthousiasme voor de realisatie van de doorfietsroutes. Vanuit Wijdmeren en Hilversum is de wens geuit om op korte termijn de realisatie van maatregelen aan de rotonde op het kruispunt van de Molenmeent, Rading en Loosdrechtseweg ter hand te nemen.

10 Samenvatting en aanbevelingen voor vervolg

10.1 Samenvatting

De zes prioritaire doorfietsroutes zijn gezamenlijk bijna 62 kilometer lang. Binnen dit project is circa 59 kilometer (95%) uitgewerkt als schetsontwerp. Uit de schetsontwerpen blijkt dat er op de routes veel kansen zijn om minimale of ideale doorfietsroute kwaliteit te realiseren. In veel gevallen volstaat een kleine verbreding of andere verharding, soms is een meer ingrijpende maatregel noodzakelijk om de benodigde kwaliteit te realiseren. Op enkele locaties is het vanuit dit project niet mogelijk om tot een passend schetsontwerp te komen en is een lokale verdieping noodzakelijk. In tabel 31 is het aantal uitgewerkte meters doorfietsroute per wegbeheerder en doorfietsroute samengevat.

Tabel 31: Aantal meters uitgewerkte doorfietsroutes per wegbeheerder en route

Wegbeheerder	Hilversum - Huizen	Laren - Bussum	Bussum - Huizen	Hilversum - Amsterdam	Amsterdam - Almere	Hilversum - Wijdmeren	Totaal
Hilversum	1.900			2.300		8.000	12.200
Laren	1.750	2.000					3.750
Blaricum	2.700	400					3.100
Huizen		1.700	4.800				6.500
Gooise Meren		1.000	2.900	13.700	4.500		22.100
Weesp					4.900		4.900
Wijdmeren						900	900
Provincie Noord-Holland	1.800			1.700	265	1.300	5.065
NS				220			220
Totaal	8.150	5.100	7.700	17.920	9.665	10.200	58.735

Op sommige routes zijn de uitdagingen of onzekerheden groter dan elders:

- Op de route **Hilversum – Huizen** zijn veel kansen om doorfietsroute kwaliteit te realiseren en tegelijkertijd het lokale fietsnetwerk en de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit vraagt soms om ingrijpende maatregelen (bijvoorbeeld herprofilering Larenseweg naar fietsstraat met 30 km/u, de Torenlaan met fietsstroken en 30 km/u) of een mogelijke integrale lokale uitwerking (bijvoorbeeld rondom de Brink in Laren). Ook vragen de inpassing van een doorfietsroute door het Goois Natuurreservaat (GNR), de oversteek van de Randweg Midden en van het Merk een nadere uitwerking.
- Op de route **Laren – Bussum** is het knooppunt Crailo het grootste aandachtspunt. Het afwijzen van de WBI-subsidie leidt ertoe dat de fietstunnel onder de A1 niet op korte termijn gerealiseerd kan worden.
- Op de route **Bussum – Huizen** zijn er beperkte mogelijkheden om structureel doorfietsroute kwaliteit te realiseren. De meest logische en veel gebruikte fietsroute via de Nieuwe Bussummerweg is tevens een veel gebruikte route voor openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Ook wordt de route gekenmerkt door laan/bomenstructuren. De inrichting van delen van deze route als doorfietsroute is daarom ook voorwaardelijk aan een aantal randvoorwaarden zoals rijsnelheid en intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer.
- Op de route **Amsterdam – Almere** zijn veel kansen om doorfietsroute kwaliteit te realiseren. Aandachtspunt is de inpassing in het centrum van Weesp in relatie tot verschillende functies. Het realiseren van een veilige oversteek bij de Kanaaldijk Oost richting de Weesperbrug (N236) vergt een grote ingreep.

- De langste route is **Hilversum – Amsterdam**. Hier zijn veel kansen om doorfietsroute kwaliteit te realiseren, maar ook veel uitdagingen. De Raad van State heeft kort voor het afronden van dit rapport het bestemmingsplan voor het stationsgebied Hilversum vernietigd; dit leidt tot een heroverweging van de keuze voor de prioritaire route. Een andere grote uitdaging lijkt het realiseren van doorfietsroute kwaliteit langs de N524. Hier zal een afweging moeten worden gemaakt tussen het verbreden van de fietsvoorzieningen en naastgelegen natuurgebied. Nog een ander belangrijk aandachtspunt is het goed inpassen van de maatregelen in de kernen Bussum, Naarden en Muiden.
- Op de route **Hilversum – Wijdmeren** spelen een paar belangrijke aandachtspunten. Het inpassen van doorfietsroute kwaliteit in het centrum van Hilversum (Kerkbrink, maar ook delen van de 's Gravenlandseweg en Vaartweg) conflicteert met andere ruimtelijke belangen en functies. Buiten het centrum zijn er veel kansen om doorfietsroute kwaliteit te realiseren. Beide gemeenten onderstrepen ook de wens om op korte termijn maatregelen aan de rotonde Molenmeent – Loosdrechtseweg te realiseren.

10.2 Overzicht investeringskosten

In deze paragraaf zijn de investeringskosten per route en wegbeheerder samengevat. Een meer gedetailleerde raming is opgenomen in de meegeleverde SSK. Een uitgebreide toelichting op de wijze van ramen is opgenomen in bijgevoegde kostennotitie.

De gezamenlijke investeringskosten van de geadviseerde maatregelen worden ingeschat op circa 34 miljoen euro⁵. De verwachting is dat de financiële bijdrage van de Provincie Noord-Holland en Vervoerregio circa 19 miljoen euro bedraagt. Een specificatie van deze inschatting is in voorgaande hoofdstukken gepresenteerd. De conclusies per gemeente:

- In de gemeente Gooise Meren is een opgave van circa 10 miljoen euro voor de realisatie van circa 22 kilometer aan doorfietsmaatregelen op 4 doorfietsroutes.
- In de gemeente Hilversum ligt een opgave van circa 8,6 miljoen euro voor de realisatie van circa 12 kilometer aan doorfietsmaatregelen op 3 doorfietsroutes.
- In de gemeente Huizen ligt een opgave van circa 3,7 miljoen euro voor de realisatie van circa 6,5 kilometer aan doorfietsroutemaatregelen op 2 doorfietsroutes.
- In de gemeente Blaricum ligt een opgave van circa 2,6 miljoen euro voor de realisatie van circa 3,1 kilometer aan doorfietsroutemaatregelen op 2 doorfietsroutes.
- In de gemeente Laren ligt een opgave van circa 2,9 miljoen euro voor de realisatie van circa 3,8 kilometer aan doorfietsroutemaatregelen op 2 doorfietsroutes.
- In de gemeente Wijdmeren ligt een opgave van circa 0,6 miljoen euro voor de realisatie van circa 900 meter aan doorfietsroutemaatregelen op 1 doorfietsroute.
- In de gemeente Weesp ligt een opgave van circa 2,2 miljoen euro voor de realisatie van circa 4,9 kilometer aan doorfietsroutemaatregelen op 1 doorfietsroute.

⁵ +/- 30% bandbreedte (23,6 – 43,9 miljoen euro)

- De opgave langs provinciale wegen op 4 doorfietsroutes worden ingeschat op circa 2,4 miljoen euro. Dit is exclusief grondverwervingskosten en noodzakelijke grondwerkzaamheden bij de N524.

De hierboven beschreven kosten zijn in tabel 32 verder uiteengezet. De bedragen zijn afgerond, de exacte bedragen zijn opgenomen in de bijgevoegde kostenramingen. Ter indicatie is in tabel 32 ook een prijs per meter weergegeven. De verschillen worden veroorzaakt door de aard van de maatregelen: sommige ingrepen zijn kostbaarder dan andere. In het bijgevoegde prijzenboek zijn de kosten per type maatregel weergegeven.

Tabel 32: Investeringskosten per doorfietsroute en wegbeheerder (prijspeil Q3 2021, bedragen afgerond)

Doorfietsroute	Lengte (m)	Hilversum (€)	Blaricum (€)	Laren (€)	Wijdmeren (€)	Gooise Meren (€)	Huizen (€)	Weesp (€)	PNH (€)	NS (€)	Totaal	€/meter
Hilversum – Huizen	8.150	1.600.000	2.400.000	1.700.000					1.200.000		6.900.000	847
Hilversum – Wijdmeren	10.200	6.150.000			620.000				500.000		7.270.000	713
Hilversum – Amsterdam	17.920	800.000				7.000.000			630.000	80.000	8.510.000	475
Almere – Amsterdam	9.665					800.000		2.200.000	100.000		3.100.000	321
Bussum – Huizen	7.700					1.800.000	3.200.000				5.000.000	649
Laren – Bussum	5.100	60.000	150.000	1.200.000		1.050.000	500.000				2.960.000	580
Totaal	58.735	8.610.000	2.550.000	2.900.000	620.000	10.650.000	3.700.000	2.200.000	2.430.000	80.000	33.740.000	574
Lengte (m)		12.200	3.100	3.750	900	22.100	6.500	4.900	5.065	220	58.735	
€/meter		706	823	773	689	482	569	449	480	364	574	

10.3 Aanbevelingen vervolg

De afgelopen 6 maanden zijn in nauwe samenwerking met alle betrokken wegbeheerders en de opdrachtgevers van dit project de prioritaire doorfietsroutes in de regio Gooi en Vechtstreek verder uitgewerkt. Het resultaat van dit project vormt de input voor bespreking in de colleges van B&W en de gemeenteraad in de betreffende gemeentes. Daarnaast kunnen de resultaten worden betrokken bij de samenstelling van de nieuwe colleges na de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2022. Ten slotte zijn de ontwerpen en de rapportage bruikbaar om de participatie met bewoners en andere belanghebbenden op te starten.

Elke gemeente heeft in elk van deze stappen zijn eigen dynamiek en tempo. Belangrijk is dat deze verschillen vanuit het karakter van de gemeenten worden gerespecteerd en dat tegelijkertijd de verschillende bestuurders zich blijven inzetten om draagvlak te verwerven voor de geschetste oplossingsrichtingen en met elkaar blijven afstemmen ten aanzien van de voortgang.

Voor een succesvol vervolg van het proces is het van belang dat bij de uitwerking van de prioritaire doorfietsroutes goed wordt aangesloten op lopende projecten en gesprekken met stakeholders. Dat geldt met name in Huizen (Nieuwe Bussummerweg), in Gooise Meren (Spiegelstraat, Meerweg), in Crailo en in Hilversum (stationsgebied).

Voor Weesp geldt de bijzondere situatie dat de gemeente in het voorjaar van 2022 fuseert met Amsterdam. De wijze waarop deze overgang gestalte krijgt is medebepalend voor het succes van de uitwerking van de doorfietsroutes.

Van belang is ook dat afstemming wordt gezocht met een aantal specifieke grondeigenaren, met name:

- Met NS voor wat betreft gesprekken over de toegankelijkheid van en fiets- en wandelroute via het P+R terrein bij het station Bussum-Zuid.

- Met het Goois Natuurreservaat over de doorfietsroute tussen Blaricum en Huizen en de route langs de N524.
- Met de provincie Noord-Holland, met betrekking tot de wegen en fietspaden waarvan zij eigenaar en wegbeheerder is.

In het voorjaar van 2022 zijn de resultaten van het project besproken in een directeurenoverleg en vervolgens in een portefeuillehoudersoverleg. Als vervolg op deze overleggen kan verkend worden welke concrete afspraken gemaakt kunnen worden tussen gemeenten onderling en met de provincie om (bilaterale) overeenkomsten te kunnen afsluiten om het vervolgproces op te starten en vast te stellen voor welke netwerkdelen een uitwerking gemaakt kan worden in een Voorlopig of Definitief Ontwerp.

Bijlage 1: tekenbladen Hilversum – Huizen

Tracédeel	Tekenblad
HH-01 t/m HH-05	L01
HH-05 t/m HH-08	L02
HH-08 t/m HH-12	L03
HH-11 t/m HH-15	L04
HH-15 t/m HH-18	L05
HH-18 t/m HH-20	L06
HH-20 t/m HH-22a	L07
HH-22a t/m HH-23a	L08
HH-22 t/m HH-24	L09
HH-24 t/m HH-26	L10
HH-26	L11

Bijlage 2: tekenbladen Bussum – Huizen

Tracédeel	Tekenblad
BH-01 t/m BH-04	L01
BH-04 t/m BH-06	L02
BH-06 t/m BH-08	L03
BH-09 t/m BH-10b	L04
BH-10b t/m BH-13	L05
BH-14 t/m BH-21	L06
BH-22 t/m BH-27	L07
BH-27	L08

Bijlage 3: tekenbladen Laren – Bussum via Crailo

Tracédeel	Tekenblad
LB-01 t/m LB-05b	L01
LB-05b	L02
LB-06 t/m LB-11	L03
LB-10 t/m LB-16	L04
LB-17 t/m LB-21	L05
LB-21 t/m LB-23	L06

Bijlage 4: tekenbladen Hilversum – Amsterdam

Tracédeel	Tekenblad
HA-01 t/m HA-04	L01
HA-04 t/m HA-07	L02
HA-07 t/m HA-09	L03
HA-09 t/m HA-11	L04
HA-11 t/m HA-13	L05
HA-13 t/m HA-18	L06
HA-19 t/m HA-22	L07
HA-22 t/m HA-28	L08
HA-28 t/m HA-30	L09
HA-31 t/m HA-34a	L10
HA-34 t/m HA-37	L11
HA-38 t/m HA-40	L12
HA-40 t/m HA-41	L13
HA-41	L14
HA-41 t/m HA-43	L15
HA-43 t/m HA-44	L16
HA-44 t/m HA-51	L17
HA-51, HA-52	L18
HA-52, HA-53	L19
HA-53	L20

Bijlage 5: tekenbladen Amsterdam – Almere

Tracédeel	Tekenblad
AA-01 t/m AA-03	L01
AA-03	L02
AA-03 t/m AA-09	L03
AA-09 t/m AA-12	L04
AA-12	L05
AA-12, AA-13	L06
AA-14 t/m AA-18	L07
AA-18 t/m AA-22	L08
AA-22 t/m AA-27	L09

Bijlage 6: tekenbladen Wijdemerren – Hilversum

Tracédeel	Tekenblad
HL-01 t/m HL-05, HL-12, HL13a	L01
HL-05 t/m HL-10	L02
HL-10	L03
HL-11	L04
HL-11	L05
HL-13a t/m HL-16, HL-22	L06
HL-14 t/m HL-20, HL-22 t/m HL-24	L07
HL-20, HL-21	L08
HL-21	L09
HL-24 t/m HL-28	L10
HL-28 t/m HL-30	L11

Bijlage 7: Kostennotitie en SSK