

REACTIENOTA

Concept, versie 1.1

Onderwerp	Participatieproces tracé Bergweg en Meentzoom en kruispunt Randweg-Oost met Burgemeester Le Coultredreef om te komen tot een 'bijgesteld Voorlopig Ontwerp'
Datum	25 maart 2022
Versie	Concept, 1.1

1. Inleiding

Op basis van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP), vastgesteld door de gemeenteraad in 2018, zijn mobiliteitsplannen uitgewerkt voor het tracé Bergweg-Meentzoom en het kruispunt van de Randweg-Oost met de Burgemeester Le Coultredreef. Na onderzoek, participatie en advies heeft de gemeenteraad in 2020 besloten om bestaande schetsontwerpen verder uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp (hierna: verkeersontwerp). In de eerste helft van 2021 heeft de gemeente Blaricum dit samen met een verkeerskundig adviesbureau gedaan.

Het verkeersontwerp is op 6 juli 2021 gepresenteerd aan de gemeenteraad. In de aanloop naar deze vergadering is een nieuw bewonerscomité (met achterban) ontstaan. Het comité heeft nieuwe discussies en vraagstukken ingestuurd (ook ondertekend door circa 70 aanwonenden), zoals over:

- Het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u op de Bergweg en Meentzoom;
- Vragen of de voetpadenstructuur anders ontworpen kan worden;
- De wens voor aanvullende snelheidsremmende maatregelen.

De gemeenteraad heeft deze onderwerpen in behandeling genomen en besloten om door te gaan met het project. De raad heeft wel gevraagd om extra advies en op welke manier (samen met aanwonenden) gekomen kan worden tot een meer ondersteund verkeersontwerp.

Op 23 november 2021 is het project opnieuw behandeld door de gemeenteraad. De raad heeft de volgende besluiten (op hoofdlijnen) genomen en aan het college van burgemeester en wethouders opgedragen:

- De Bergweg en Meentzoom te benoemen als 'gebiedsontsluitingsweg 30' en hiervoor de maximumsnelheid van 50 km/u te verlagen naar 30 km/u (uitgezonderd hulpdiensten);
- Opnieuw in gesprek te gaan (voor commentaar en advies) met het bewonerscomité en inspreker (tijdens de raadsvergadering) over bepaalde onderdelen van het verkeersontwerp, zoals snelheidsremmende maatregelen, voetpaden en gevolgen voor bomen en parkeren etc.)
- Vast te houden aan de uitgangspunten (op hoofdlijnen) zoals deze zijn verwerkt in het verkeersontwerp voor kruispunt Randweg Oost met Burgemeester Le Coultredreef (gepresenteerd op 6 juli 2021), zoals:
 - Uitvoeren van het rechtsafvak op de Randweg Oost naar de Burgemeester Le Coultredreef;
 - Verkeersveiliger maken van het kruispunt met de Gooyerweg (o.a. door middengeleiders);
 - Aanvullend besluit: (brom)fietsoversteek over Gooyerweg in de voorrang houden;
 - Aanvullend besluit: voetpad opnemen voor nieuwe route naar trap over geluidswal;
- Vast te houden aan de uitgangspunten (op hoofdlijnen) zoals deze zijn verwerkt in het verkeersontwerp voor de Bergweg en Meentzoom (gepresenteerd op 6 juli 2021), zoals:
 - Rijbaan met brede (rode) fietssuggestiestroken;
 - Kruispuntoplossing Meentweg-Op Caliskamp
 - Kruispuntoplossing Meentzoom-Fransepad-Burgemeester Le Coultredreef
 - Aanvullend besluit: geen snelheidsremmende maatregelen verwerken zoals een verhoogde drempel of het gelijkwaardig maken van kruispunten (principe 'rechts heeft voorrang').

Hiernaast is aangegeven om deze projecten en het project 'landschappelijke inpassing Burgemeester Le Coultredreef' op elkaar af te stemmen en toekomstige besluitvorming zoveel mogelijk te combineren.

In de komende periode wordt bekeken, door de civiele afdeling, of de uitvoering van alle projecten gecombineerd kan worden, zodat een passende fasering en planning mogelijk wordt. Op deze manier kan ook de overlast van de werkzaamheden voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt worden.

2. Participatieproces 2022

Begin januari is gesproken met de inspreker tijdens de raadsvergadering en zijn adviezen meegegeven. Het participatieproces met het bewonerscomité is gestart op 17 januari 2022 met een startbijeenkomst op locatie en een rondgang langs het tracé. Het comité heeft verzoeken, opmerkingen en adviezen meegegeven om nader te bekijken en af te wegen. Het verslag van de startbijeenkomst, bijgevoegd als bijlage 1, voorziet in de uitkomsten en vervolgstapen.

Op 25 februari 2022 heeft een tweede bijeenkomst plaatsgevonden, waarin het bijgewerkte verkeersontwerp (o.b.v. de actiepunten in het verslag van 17 januari jl.) is toegelicht en besproken. Het bijgewerkte verkeersontwerp is positief ontvangen door het comité. Op enkele onderdelen heeft het comité (hernieuwde) verzoeken en adviezen meegegeven. Dit heeft het bewonerscomité verwoord in memo 'opmerking tekeningen' bijgevoegd als bijlage 2. Hierna is diverse malen telefonisch contact geweest om openstaande onderdelen (nogmaals) door te nemen.

3. Vervolg en besluitvorming

In voorliggende reactienota zijn alle opmerkingen en verzoeken opgesomd, die zijn besproken tijdens de 2^e bijeenkomst (25 februari 2022) of naderhand in de memo 'opmerkingen tekeningen' zijn opgenomen. Per onderdeel is een afweging opgesteld en is in overleg met de unit Verkeer en wethouder Verkeer besloten om een verzoek wel of niet op te nemen in het 'bijgestelde Voorlopig Ontwerp'.

Het bijgestelde Voorlopig Ontwerp wordt met deze reactienota behandeld in het College van B&W. De gemeenteraad wordt middels een RaadsInformatieBrief geïnformeerd over het gelopen participatieproces en de besluitvorming om te komen tot het bijgestelde Voorlopig Ontwerp. Hierna wordt het project overgedragen aan de Civiele Afdeling ter voorbereiding op de besteks-, kosten- en uitvoeringsfase. In dit proces worden de gemeenteraad en aanwonenden opnieuw betrokken.

4. Inhoudelijke afweging – tracé Bergweg en Meentzoom

In deze inhoudelijke afweging wordt ingegaan op alle besproken onderdelen gedurende het participatieproces en om welke redenen onderdelen wel of niet (kunnen) worden opgenomen in het 'bijgestelde Voorlopig Ontwerp'. Aan de basis liggen de vastgestelde raadsbesluiten op 6 juli en 23 november 2022, maar waar de verkeerssituatie kan verbeteren ten opzichte van het eerdere Voorlopig Ontwerp kan gemotiveerd afgeweken worden.

4.1 Algemeen (tracé)

4.1.1 Wegprofiel

<i>Voorlopig Ontwerp</i>	Rijbaanbreedte van 6,00 meter, bestaande uit fietsstroken (1,75 meter) en een middenrijloper (2,30 meter – tussen markeringslijnen van 0,10 meter)
<i>Verzoek comité</i>	Wegprofiel versmallen, bij voorkeur naar 5,50 meter, meer passend bij functie
<i>Afweging</i>	
Het wegprofiel met brede fietssuggestiestroken en een smalle rijloper is een bewuste keuze, zodat autoverkeer bij een tegenligger moeten uitwijken over de suggestiestrook. Zijn er op dat moment fietsers aanwezig, dan dient het verkeer achter de fietsers te blijven tot de tegenligger is gepasseerd. De suggestiestrook is bedoeld om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken en het gewenste inhaalgedrag van automobilisten te faciliteren. Dit principe blijft, samen met een passende verhouding tussen de brede suggestiestroken en de smalle rijloper conform verkeerskundige richtlijnen, de basis.	
<i>Bijgesteld Voorlopig Ontwerp</i>	Rijbaanbreedte van 5,80 meter, bestaande uit fietssuggestiestroken (1,70 meter) en een middenrijloper (2,20 meter – tussen markeringslijnen van 0,10 meter)

4.1.2 Materialisering

<i>Voorlopig Ontwerp</i>	Voorkeur is uitgesproken over uitvoering in klinkers / gebakken materiaal van de middenrijloper en rood asfalt voor de fietssuggestiestroken. Geen besluit vastgesteld.
<i>Verzoek comité</i>	Landelijk en karakteristieke uitstraling zoveel mogelijk behouden, echter ook rekening houden met door aanwonenden ervaren trilling- en geluidsoverlast. Verzoek om geluid absorberende klinkers (in keperverband).

<i>Afweging</i>	
<p>De voorkeur in het VO is uitgesproken voor een middenrijloper in klinkers / gebakken materiaal en de fietssuggestiestroken in rood asfalt. Op deze manier kan duidelijk een visueel effect worden gecreëerd voor de automobilist. Hiernaast draagt het asfalt bij aan het comfort voor de fietser en biedt het een oplossing voor de door aanwonenden ervaren geluidsoverlast. Het nadeel is doorgaans dat autoverkeer sneller rijdt op asfalt dan op klinkers. De karakteristieke landelijke uitstraling wordt minder, maar blijft acceptabel door gebruik te maken van passende kleurstellingen.</p> <p>Het verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt reeds voor een effectieve afname van het verkeerslawaaï. Het voorzien in een nieuwe fundering zorgt voor een vaste(re) ondergrond, waardoor trillingen minder goed verspreid worden. Het toepassen van nieuwe klinkermateriaal (evt. met afstandhouders) en in keperverband zorgt ervoor dat klinkers strakker en beter tegen elkaar blijven liggen, de kans op zettingen/verzakkingen afnemen en minder trilling- en geluidsoverlast veroorzaken. Het comfort voor de fietser is hiermee eveneens gegarandeerd. De wens voor behoud van de karakteristieke en landelijke uitstraling in klinkermateriaal voert de boventoon en is meer passend bij een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u.</p>	
<i>Bijgesteld Voorlopig Ontwerp</i>	Voorkeur voor nieuwe fundering en nieuw klinkermateriaal (keperverband), waarbij de kleurstellingen op elkaar worden afgestemd. Dit om te zorgen voor het gewenste visuele effect voor de weggebruiker en het behoud van de karakteristieke landelijke uitstraling. In het bijgesteld VO worden referentiebeelden opgenomen. In de verdere besteksfase wordt dit als uitgangspunt meegenomen.

4.1.3 Fietsstrook of fietssuggestiestrook

<i>Voorlopig Ontwerp</i>	Fietsstrook is benoemd als basis
<i>Verzoek comité</i>	Laden/lossen op de rijbaan, onder andere van aanwonenden en pakketbezorgers, mogelijk houden. De fietsstrook zorgt ervoor dat laden/lossen en parkeren niet meer mogelijk dan wel bemoeilijkt worden. Verzoek om deze onderdelen samen nader te bekijken.
<i>Afweging</i>	
<p>Een fietssuggestiestrook heeft geen juridische status, hiermee wordt enkel een ruimte aangeduid op de rijbaan voor de fiets. Gemotoriseerd verkeer mag gebruik maken van deze strook tijdens het rijden en zelfs voor het parkeren. Een fietsstrook (voorzien van het fietssymbool) duidt ook de ruimte aan voor de fiets, gemotoriseerd verkeer mag ook rijdend gebruik maken van deze strook, maar de fietser mag niet gehinderd worden. Parkeren is niet toegestaan.</p>	
<i>Bijgesteld Voorlopig Ontwerp</i>	Opnemen van een fietssuggestiestrook, zodat laden/lossen mogelijk blijft. Parkeren kan op eigen terrein of in de berm. Mocht structureel geparkeerd worden op de rijbaan en voor hinder / onveiligheid voor fietsers zorgen, dan kan alsnog een fietsstrook ingesteld worden (door het aanbrengen van markering van fietssymbolen).

4.1.4 Oversteekplaatsen

<i>Voorlopig Ontwerp</i>	De oversteekbaarheid is zowel op de Bergweg als Meentzoom geen knelpunt, er zijn geen specifieke maatregelen hiervoor opgenomen.
<i>Verzoek comité</i>	Aanduiding van locaties waar voetgangers (veelvuldig) oversteken, bijvoorbeeld door het aanbrengen van plekken of officiële oversteekplaatsen (zebrapad)
<i>Afweging</i>	
<p>Vrijwel op elk moment van de dag is een oversteek, zonder de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer, veilig te maken. De etmaalintensiteit bedraagt circa 3.000-3.500 motorvoertuigen per etmaal, wat doorgaans zeer voldoende ruimte biedt om veilig in vrije ruimte tussen voertuigen te kunnen oversteken. Een zebrapad is hierdoor niet noodzakelijk. Doorgaans wordt een zebrapad toegepast op wegen waarop het maken van een oversteek vrijwel niet mogelijk is, vooral door de hoeveelheid verkeer of op plekken waar een doorlopende stroom voetgangers aanwezig is. Beide zijn op het tracé niet het geval. Het is wel wenselijk bevonden om locaties, waar voetgangers in de huidige situatie de oversteek maken, op een visuele manier extra aan te duiden. Zoals tussen de woonwijk en de natuur op bestaande loop-/wandelroutes.</p>	
<i>Bijgesteld Voorlopig Ontwerp</i>	Locaties waar voetgangers oversteken te voorzien van een visuele drempel (alleen markering, niet verhoogd) en de fietssuggestiestroken alhier te onderbreken. Deze ruimte op de drempel te voorzien van dezelfde materialisatie(kleur) van de middenrijloper.

4.1.5 Aanvullende snelheidsremmende maatregelen

<i>Voorlopig Ontwerp</i>	Het wegprofiel bestaat uit een middenrijloper en brede rode fietssuggestiestroken, waardoor het effect van een visuele versmalling ontstaat. Ten opzichte van de huidige situatie zal een automobilist eerder geneigd zijn achter de fietsers te blijven rijden en pas in te halen op het moment dat de rijbaan voldoende vrij is.
<i>Verzoek comité</i>	Inpassen van wegversmallingen, ter hoogte van de aangeduide oversteekplaatsen, om zowel op een fysieke als visuele manier de gereden snelheid van de weggebruiker proberen te beperken. Het verzoek is om de rijbaan op deze punten te versmallen (van 5,80 naar 5,00 meter) en hierdoor een soort 'fuik' te creëren. De ruimte voor de fiets moet wel behouden blijven.
<i>Afweging</i>	
<p>De voorgestelde versmallingen dragen naar verwachting niet of zeer beperkt bij aan het matigen van de snelheid. Door de rijbaan fysiek te versmallen, maar wel de breedte van de fietssuggestiestroken te behouden, bestaat de kans dat fietsverkeer naar de zijkant worden gedrukt door inhalend verkeer. De combinatie van zo'n type versmalling bij een oversteeklocatie, en doorgaans nabij een zijweg met een uitritconstructie, maakt de inpasbaarheid vrijwel onmogelijk.</p> <p>Naast het verzoek is gekeken en gesproken over de inpasbaarheid van reguliere wegversmallingen met de welbekende straatjuwelen (zwart-witte reflecterende palen), die meer passend zijn bij een gebiedsontsluitingsweg met fietssuggestiestroken. Helaas kleven ook hieraan verkeersveiligheidsissues voor fietsers die weggedrukt of gehinderd kunnen worden door autoverkeer. De inpassing van reguliere wegversmallingen is voorlopig niet als serieuze optie meegenomen, mede door de verwachting van het comité dat het extra overlast gaat geven door afremmend en optrekkend verkeer.</p> <p>Het bijgesteld VO maakt qua ruimtebeslag en inpasbaarheid een toekomstige inpassing van reguliere wegversmallingen niet onmogelijk. Mocht na de toekomstige monitoring blijken dat aanvullende snelheidsremmende maatregelen nodig kunnen reguliere versmallingen samen met aanwonenden opnieuw in overweging worden genomen.</p>	
<i>Bijgesteld Voorlopig Ontwerp</i>	Het wegprofiel is smaller gemaakt met behoud van het visuele effect, de 'knik' ter hoogte van de 'berg' is weer teruggebracht. Verder voorziet het bijgesteld VO op het kruispunt van de Meentweg in een 30 km/u verhoogd plateau met een krappere bocht en bij de Slotweg/Fransepad van een 30 km/u drempel waardoor de snelheid op de kruispunten en in bochten effectief verlaagd wordt. Op dit moment geen aanvullende snelheidsremmende maatregelen opnemen.

4.1.6 Kruispunten

<i>Voorlopig Ontwerp</i>	Het huidige tracé van de Bergweg en Meentzoom ligt in de voorrang, passend bij de functie van de weg (gebiedsontsluitingsweg) en maximumsnelheid (50 km/u). De functie blijft een gebiedsontsluitingsweg, waarbij de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u. Het onderscheid tussen de GOW30 en de erftoegangswegen (woonstraten als 30 km/u zone) is conform de verkeersregels ingericht middels uitritconstructies.
<i>Verzoek comité</i>	De tussenliggende kruispunten met de Bergweg (Mosselweg, Singel, Korte Bergweg) en met de Meentzoom (Meentweg, Op Caliskamp, Statenkamer, Fransepad) inrichten als gelijkwaardig (principe 'rechts heeft voorrang') als snelheidsremmende maatregel. Of als het nu niet mogelijk is, dit als mogelijkheid houden voor de toekomst.
<i>Afweging</i>	
<p>Naast het vastgestelde raadsbesluit (om geen gelijkwaardige kruispunten in te passen) is het verkeerskundig gezien wenselijk om het onderscheid te behouden tussen de erftoegangswegen (de smalle woonstraten - verblijfsfunctie) en de gebiedsontsluitingsweg (doorlopend profiel met fietssuggestiestroken - verkeersfunctie). Het omvormen naar een erftoegangsweg (30 km/u zone), waar gelijkwaardige kruispunten wel passend zijn, is niet ter sprake. Het tracé van de Bergweg-Meentzoom is en blijft een belangrijke verbinding (GOW) in het wegennet van Blaricum. Conform landelijke verkeersregels is een uitritconstructie een passende maatregelen om het verschil op kruispunten duidelijk te maken. Mocht uit voortschrijdend inzicht (en landelijke richtlijnen m.b.t. inrichtingseisen van een GOW30) blijken dat het verkeersveiliger is om kruispunten van een ETW30 met een GOW30 als gelijkwaardig kruispunt in te richten, dan wordt die</p>	

mogelijkheid t.z.t. uiteraard nader bekeken en afgewogen. Het bijgesteld VO maakt qua ruimtebeslag en inpasbaarheid een toekomstige inpassing van gelijkwaardigheid niet onmogelijk.

<i>Bijgesteld Voorlopig Ontwerp</i>	Vasthouden aan het raadsbesluit en de uitgangspunten voor een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30), het bijpassende wegprofiel met fietssuggestiestroken en principeoplossingen voor de tussenliggende kruispunten.
-------------------------------------	---

4.1.7 Parkeren

<i>Voorlopig Ontwerp</i>	Parkeren is voorzien op eigen terrein en in berm. Het is op een gebiedsontsluitingsweg niet wenselijk om te parkeren op de rijbaan / fietssuggestiestroken. De opgenomen voetpadenstructuur langs de Bergweg en Meentzoom (natuurzijde) zorgt ervoor dat bestaand parkeren in berm niet op alle locaties meer mogelijk is.
<i>Verzoek comité</i>	Parkeren in de berm aan de natuurzijde beschikbaar houden en niet vervangen door voetpaden (aan de woningzijde (Bergweg) is immers een voetpad aanwezig). Nader bekijken in combinatie met de voetpadenstructuur langs het gehele tracé.
<i>Afweging</i>	
Diverse moties en verzoeken betroffen een doorlopende voetgangersverbinding langs het gehele tracé. Nader is gekeken naar de voetpadenstructuur, een doorlopende verbinding aan de woningzijde met oversteeklocaties van/naar bestaande paden aan de natuurzijde. De doorlopende voetpadenstructuur aan de natuurzijde blijkt niet noodzakelijk / minder wenselijk. Inwoners geven de voorkeur aan de groene berm, natuur, wandelen als men wil en een mogelijkheid beschikbaar houden voor parkeren in de berm (vergelijkbaar met huidige situatie). Parkeren vindt hierdoor ook niet (meer) plaats op de rijbaan met fietssuggestiestroken.	
<i>Bijgesteld Voorlopig Ontwerp</i>	Doorlopende voetpadenstructuur inpassen aan woningzijde (zowel Bergweg als Meentzoom) en natuurzijde als 'groen' behouden waarin wandelen, spelen en parkeren mogelijk blijft.

4.1.8 Verkeersborden en markering

<i>Voorlopig Ontwerp</i>	De noodzakelijke verkeersjuridische verkeersborden en markering zijn opgenomen, zoals de bebouwde komborden, de maximumsnelheid van 30 km/u en haaietanden.
<i>Verzoek comité</i>	Aanvullen met waarschuwborden ter hoogte van locaties waar voetgangers en/of fietsers oversteken.
<i>Afweging</i>	
In beginsel zijn alleen de verkeersjuridische verkeersborden en markering nodig. Uit de inrichting van de weg met bijbehorende borden en markering zou het gewenste rijgedrag moeten blijken. Er wordt terughoudend omgegaan met de plaatsing van bijvoorbeeld waarschuwborden om verkeerssituatie zo overzichtelijk mogelijk te houden. In de loop der tijd vallen namelijk verkeersborden, zeker voor de dagelijkse gebruiker van de weg, minder of niet meer op.	
<i>Bijgesteld Voorlopig Ontwerp</i>	Op een drietal locaties waar overgestoken wordt door fietsers, voetgangers en kinderen worden aanvullende waarschuwingen geplaatst ter extra attentie. Deze oversteeklocaties zijn voorzien van een visuele drempel (zie 4.1.4).

4.1.9 Grasbetonstenen voor parkeren in berm

<i>Voorlopig Ontwerp</i>	Geen specifieke locaties opgenomen voor parkeren in berm.
<i>Verzoek comité</i>	Verzoek om grasbetonstenen aan te brengen waar geparkeerd wordt in berm om te voorkomen dat berm kapotgereden worden. En op deze manier de groene uitstraling van het gebied behouden blijft.
<i>Afweging</i>	
Kans aanwezig dat de grasbetonstenen een negatief visueel effect kunnen geven. De rijbaan lijkt immers breder te worden door verstening van het geheel. De voorkeur gaat uit naar groene berm met daarin eventueel geparkeerde voertuigen. Op locaties waar de berm drassig zijn of schade oplopen door structureel parkeren kunnen eventueel grasbetonstenen (of 'groenere' varianten hiervan) aangebracht worden.	

<i>Bijgesteld Voorlopig Ontwerp</i>	Locaties aanduiden waar problematiek ervaren wordt. Bij voorbaat geen grasbetonstenen in bermen aanbrengen. Tijdens de besteks- en uitvoeringsfase nader bekijken welke wensen en voorkeuren spelen.
-------------------------------------	--

4.1.10 Bomen en groen

<i>Voorlopig Ontwerp</i>	Bomen zoveel mogelijk behouden (o.b.v. uitgevoerde Bomen Effect Analyse).
<i>Verzoek comité</i>	Hoe wordt omgegaan met bomen waarvan het effect op de gezondheid onduidelijk is? Tevens is reeds een boom omgewaaid t.h.v. Meentzoom 29 (storm febr. 2022)
<i>Afweging</i>	
De meeste bomen kunnen behouden blijven. Op enkele plekken is het niet onoverkoombaar een boom te kappen. Alle te kappen bomen worden zoveel gecompenseerd binnen het eigen project. Mocht dat niet mogelijk zijn biedt het project 'landschappelijke inpassing Burgemeester Le Coultredreef'. Bij enkele bomen is aangegeven dat het effect op de gezondheid door de uit te voeren plannen vooralsnog onduidelijk is. Deze bomen worden nader bekeken en uiteindelijk behouden of alsnog verplaatst of elders gecompenseerd.	
<i>Bijgesteld Voorlopig Ontwerp</i>	Bomen zoveel mogelijk behouden, enkelen nader bekijken in besteksfase.

4.2 Specifieke onderdelen

4.2.1 Kruispunt Meentweg met Op Caliskamp

Comité: verzoek om het gebruik maken van de binnenbocht door weggebruikers te voorkomen. In de huidige situatie snijdt verkeer regelmatig de onoverzichtelijke bocht af met een relatief hoge snelheid. Verzoek om een 'middenstrookje' te maken voor meer sturing van het verkeer. Verder bij voorkeur het verhoogde plateau glooiend aan te brengen, zodat geen knelpunt betreffende geluidsoverlast gaat ontstaan. Parkeerplaatsen in de Meentweg aansluiten op huidig gebruikt.

Bijgesteld VO: het opgenomen verhoogde verkeersplateau voldoet qua inpassing, afmetingen en hoogte aan de richtlijnen voor een 30 km/u plateau en zorgt hiermee voor een merkbaar effect voor de weggebruiker. Op- en afritten worden doorgaans glooiend aangebracht, zodat overlast zoveel mogelijk voorkomen wordt. De combinatie van een fysieke drempel in de krupper gemaakte bocht zorgt naar verwachting voor een nog lager gereden snelheid. Gunstig voor de gereden snelheid en de oversteeklocatie alhier. De ingepaste parkeerplaatsen in de Meentweg worden aangepast.

4.2.2 Ruiterspad en plateau 'komgrens'

Comité: verzoek om het ruiterspad aan te sluiten op het verhoogde verkeersplateau en deze sterker aan te zetten om duidelijk te maken dat weggebruikers vanaf de Burgemeester Le Coultredreef zich in een woongebied gaan verplaatsen.

Bijgesteld VO: het plateau wordt licht opgeschoven zodat het beter aansluit op de aanwezige ruiterspaden. Het opgenomen verhoogde verkeersplateau voldoet qua inpassing, afmetingen en hoogte aan de richtlijnen voor een 30 km/u plateau en zorgt hiermee voor een merkbaar effect voor de weggebruiker.

4.2.3 Kruispunt Fransepad met Meentzoom

Comité: verzoek om het kruispunt krupper te maken, zodat de remming de wijk in extra wordt geremd. Tevens aandacht vestigen op het zicht op / van fietsers van / naar het Fransepad.

Bijgesteld VO: de boogstralen zijn krupper gemaakt zodat aankomend verkeer het kruispunt of bocht met een lagere snelheid moet passeren dan in de huidige situatie. Het fietspad en aansluiting met het Fransepad is dusdanig opgeschoven zodat meer zicht ontstaat vanuit alle hoeken. Het fietspad komt immers verder te liggen van de aanwezige boom die in de huidige situatie zicht ontnemt. Tevens ontstaat ruimte voor een voertuig om tussen het fietspad en de rijbaan op te stellen in plaats van fietsers op het fietspad te blokkeren.

5. Inhoudelijke afweging – kruispunt Randweg-Oost met Burgemeester Le Coultredreef

5.1 Inpassing rechtsaffer

Comité: de zorg omtrent de toename van verkeer door het inpassen van de rechtsaffer en bijkomende overlast en onveiligheid blijft bestaan. Verzoek om de rechtsaffer alsnog niet in te passen. Minimaal de verkeerslichtenregeling dusdanig inpassen dat de rechtsaffer geen prioriteit krijgt.

Bijgesteld VO: conform het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, het vastgestelde raadsbesluit en besproken uitgangspunten blijft de rechtsaffer en aangepast kruispunt met de Gooyerweg de basis voor het bijgestelde VO.

De rechtsaffer zorgt voor een lichte toename van verkeer op de Burgemeester Le Coultredreef, Meentzoom en Bergweg (GOW's) en heeft naar verwachting vrijwel geen effect in de woonstraten (ETW's). De GOW's bieden voldoende ruimte om deze toename veilig te kunnen verwerken.

De nieuwe verkeerslichtenregeling wordt voorzien van een KAR systeem voor hulpdiensten (dat bij een uitruk het kruispunt van te voren leegstroomt met een vrije doorgang voor hulpdiensten) en wordt op een dusdanige manier ingesteld dat de verkeersafwikkeling op een reële en acceptabele manier kan plaatsvinden. De randweg beschikt immers over een groene golf. Het verkeer op de rechtsaffer krijgt geen hoogste prioriteit, maar de juiste balans moet hiervoor gevonden worden tussen een reële wachttijd en de kans op het negeren van roodlicht op moment dat het aanbod van verkeer laag is.

Evaluatie & Monitoring

Binnen de BEL Combinatie (gemeente Laren, Blaricum en Eemnes) bestaat een regulier telprogramma. Binnen dit programma worden op vaste telpunten, de voornaamste hoofdroutes, metingen gehouden. Naast de vaste telpunten wordt gemeten op locaties waar de gemeente graag inzicht in verkrijgt, bijvoorbeeld door nieuwe ontwikkelingen en om de intensiteit en gereden snelheden te kunnen blijven monitoren. De Randweg Oost, Meentzoom en Burgemeester Le Coultredreef zijn zogenoemde vaste telpunten. Zo zijn reeds metingen in 2018 gehouden. Na realisatie wordt de verkeerssituatie, ook het effect van de rechtsaffer, uiteraard gemonitord en kan zo nodig bijgestuurd worden.

5.2 Bromfiets op rijbaan

Comité: aangegeven is dat de bromfietser, door het wijzigingen van de bebouwde komgrens, naar de rijbaan wordt verplaatst. Het wordt niet helemaal duidelijk op welke veilige wijze dit ingepast gaat worden.

Bijgesteld VO: door het wijzigingen van de bebouwde kom in het project 'landschappelijke inpassing Burgemeester Le Coultredreef' met bijbehorende maximumsnelheid van 50 km/u is het wenselijk om de bromfietser te verplaatsen van het vrijliggende fietspad naar de rijbaan. Binnen dit project wordt nader gekeken naar de exacte oversteeklocaties en overgangsplekken voor de bromfietser, zowel bij het kruispunt met de Gooyerweg als het kruispunt met het Fransepad-Meentzoom. De veiligheid heeft hierin prioriteit. Is het niet veilig inpasbaar? Behouden van huidige gebruik en routes.