

## VERSLAG - DEFINITIEVE VERSIE (versie 2 - 25 JANUARI 2022)

Organisator	Gemeente Blaricum, wethouder M. Klingenberg & adviseur verkeer R. van Aken
Datum	17 januari 2022
Tijd	14:00 – 17:00 uur
Locatie	Blaricum, Bergweg 24
Genodigden	Dhr. Eijpe, Dhr. Lohman, Dhr. Geessink, Mevr. Klingenberg, Dhr. R. van Aken
Onderwerp	1 <sup>e</sup> Bijeenkomst participatieproces tracé Bergweg en Meentzoom en kruispunt Randweg-Oost met Burgemeester Le Coultredreef om te komen tot een 'bijgesteld Voorlopig Ontwerp'

In voorliggend verslag zijn alle besproken punten van het constructieve overleg op locatie op een rij gezet. Ook zijn de punten zoveel mogelijk al voorzien van een vervolgartie en waar nodig is extra informatie opgenomen.

### 1. Voorlopige planning (streven)

▪ Startbijeenkomst	17 januari
▪ Uitwerking mogelijkheden en onmogelijkheden	18 januari t/m 4 februari
▪ Bijeenkomst met ontwerpsschets + verzoek om reactie/advies	7 t/m 18 februari
▪ Afweging en reactienota	21 t/m 25 februari
▪ Behandeling Bijgesteld Voorlopig Ontwerp (college B&W) + raadsinformatiebrief	1 of 8 maart

### 2. Kruispunt Randweg-Oost met Burgemeester Le Coultredreef

Het Voorlopig Ontwerp is conform het raadsbesluit van 23 november 2021 de basis voor het 'bijgestelde Voorlopig Ontwerp' met als voornaamste uitgangspunten het realiseren van een rechtsafvak op de Randweg-Oost naar de Burgemeester Le Coultredreef en het veiliger inrichten (met o.a. middengeleiders) van het kruispunt met de Gooyerweg (inclusief (brom)fietsoversteek). Naast de fysieke aanpassingen is het in de besteksfase nodig om de verkeerslichtenregeling te vernieuwen (KAR voor vrije doorgang hulpdiensten, VRI langer actief in avonduren, inregelen rechtsafvak en prioriteit ervan bepalen).

#### Aanvullende uitgangspunten

Op basis van aangenomen moties en amendementen door de raad zijn aanvullende uitgangspunten opgenomen:

- (Brom)fietsoversteek over de Gooyerweg in de voorrang laten, keuze meest verkeersveilige oplossing (o.b.v. varianten)
- Doorsteek tussen Randweg-Oost en Gooyerweg open houden, voorkomen van extra verkeer op (brom)fietsoversteek
- Kruispunt aansluiten op project 'landschappelijke inpassing Burg. Le Coultredreef' (50 km/u, smallere rijbaan, inpassing voetpad, veiliger maken uitwegen van percelen en toevoeging zoekgebied 'trap geluidswal')

#### Gesprek inwonerscomité

In het gesprek met het inwonerscomité zijn de inmiddels uitgewerkte varianten voor de (brom)fietsoversteek, die in de voorrang behouden moet blijven en ingepast moet worden op de meest verkeersveilige manier, toegelicht en besproken. De voorkeur gaat uit naar de 'optimale variant', waarin de oversteek in de voorrang blijft en op een licht verhoogd plateau wordt gelegd. Het plateau met de oversteek wordt voorzien van de nodige markeringen (talud, pijlen, haaiantanden, blokmarkering etc.) voor de herkenbaarheid voor alle weggebruikers. De oversteek, in de voorrang, schuift wel op richting de Gooyerweg om zodoende een veilig en vrij zicht op elkaar te kunnen creëren. Hierdoor wordt de kans kleiner dat gemotoriseerd verkeer verrast wordt door fietsers die zich bewegen op het fietspad achter een eventuele wachtrij voor de verkeerslichten. Tevens ontstaat nu een veilige opstelruimte (voor max. één voertuig). Om te voorkomen dat extra (landbouw)verkeer gebruik gaat maken van de (brom)fietsoversteek blijft de doorsteek tussen Randweg en Gooyerweg open.

Naast de ontwerptechnische zaken zijn door het comité zorgen geuit over de gevolgen (o.a. toename intensiteiten, sluiproutes) van het rechtsafvak op de Bergweg, Meentzoom en in de wijk. Het comité vindt een toename van verkeersdruk op de Bergweg, Meentzoom en in de wijk niet acceptabel door het creëren van het rechtsafvak. Het comité verzoekt het rechtsafvak alsnog niet aan te brengen, maar samen met de gemeente te kijken naar een evenwichtigere verkeersoverlast. In dit kader is ook gesproken over het reeds jaren afgesloten Fransepad. Het comité vindt dat in de huidige situatie slechts 5 huishoudens profiteren van de afsluiting, terwijl een verdeling over meerdere wegen voordelen biedt voor huishoudens

van de Statenkamer, Klaphek, Ludenweg en Deisel. Een andere kruispuntoplossing of het instellen van éénrichtingsverkeer op bepaalde zijwegen kan aan een wenselijkere verdeling van verkeersoverlast bijdragen. Op het moment dat het rechtsafvak toch gerealiseerd wordt, wenst men een 'druppelsysteem' in de verkeerslichtenregeling om het gebruik van de Meentzoom/Bergweg vanaf de verkeerslichten te ontmoedigen.

### **Vervolgacties**

Hieronder zijn alle vervolgacties benoemd die binnen dit participatieproces en binnen de vastgestelde raadsbesluiten nader bekeken kunnen worden. Het voornemen is om de onderdelen, mits deze een verbetering zijn en kunnen voldoen aan verkeerskundige richtlijnen en eisen, op te nemen in het 'bijgesteld Voorlopig Ontwerp'.

**Actie** → *De aanvullende uitgangspunten opnemen in het 'bijgesteld Voorlopig Ontwerp'*

**Actie** → *De Optimale variant voor de (brom)fietsoversteek opnemen in 'bijgesteld Voorlopig Ontwerp'*

**Actie** → *Nader kijken naar verbeterpunten van het kruispunt Fransepap-Meentzoom (begin/eind fiets(suggestie)stroken, opstelruimte, zicht, bocht)*

**Actie** → *De gemeente Blaricum monitort de wegen binnen de gemeente en kan naar aanleiding hiervan aanvullende verkeersmaatregelen nemen, mocht dat na realisatie in de toekomst nodig blijken.*

### **Geen actie binnen dit participatieproces**

In dit vervolgproces wordt niet nader gekeken naar het verzoek om het rechtsafvak alsnog te laten vervallen of bij voorbaat aanvullende verkeersmaatregelen (zoals éénrichtingsverkeer) te nemen in de wijk. De raad heeft besloten dat het Voorlopig Ontwerp als, inclusief de door de raad gekozen kruispuntoplossingen (o.a. 'krappe variant Fransepap'), de basis is.

## **3. Tracé Bergweg en Meentzoom**

Het Voorlopig Ontwerp is conform de raadsbesluiten, moties en amendementen (o.b.v. 6 juli en 23 november 2021) de basis voor het 'bijgestelde Voorlopig Ontwerp' met als voornaamste uitgangspunt het realiseren van een gebiedsontsluitingsweg (GOW30) bestaande uit een wegprofiel met brede fiets(suggestie)stroken en een smalle middenrijloper. Eveneens worden de gekozen kruispuntoplossingen als basis gezien voor vervolg.

Hieronder zijn alle besproken punten en vervolgacties benoemd die binnen dit participatieproces en binnen de vastgestelde raadsbesluiten nader bekeken kunnen worden. Het voornemen is om de onderdelen, mits deze een verbetering zijn en kunnen voldoen aan verkeerskundige richtlijnen en eisen, op te nemen in het 'bijgesteld Voorlopig Ontwerp'.

### **3.1 Algemene onderdelen**

#### **Wegprofiel**

Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een rijbaanbreedte van 6,00 meter, bestaande uit fietssuggestiestroken van 1,75 aan beide zijden en een middenrijloper van 2,30 meter (tussen de twee markeringslijnen van 0,10 meter). De middenrijloper is bewust te smal voor twee personenauto's: bij een tegenligger moeten automobilisten uitwijken over de fiets(suggestie)strook. Zijn er op dat moment fietsers aanwezig, dan dient het verkeer achter de fietser te blijven tot de tegenligger is gepasseerd. De fiets(suggestie)strook is vooral bedoeld om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken en het gewenste inhaalgedrag van automobilisten te faciliteren. Dit principe blijft de basis.

In het overleg is gesproken over de mogelijkheid om het wegprofiel te versmallen ten gunste van de gereden snelheid (maximalsnelheid is 30 km/u), de inpassing van een voetpad aan de woningzijde mogelijk te kunnen maken en zoveel mogelijk groen te behouden. Het comité verzoekt om een rijbaanbreedte van 5,50 meter i.c.m. snelheid reducerende maatregelen (zoals versmallingen).

**Actie** → *Nader kijken naar de mogelijkheid om het wegprofiel te versmallen, waarbij de prioriteit ligt op de juiste verhouding tussen de brede fiets(suggestie)stroken en de middenrijloper. Kansrijk lijkt een rijbaanbreedte van 5,80 meter, bestaande uit fiets(suggestie)stroken van 1,70 meter en een middenrijloper van 2,20 meter (tussen de markeringslijnen van 0,10 meter). Conform richtlijnen is dit de minimale optie i.r.t. verhouding stroken en afmetingen.*

#### **Aanduiding fietssuggestiestrook of fietsstrook**

In het overleg is gesproken over de verschillen tussen fietsstroken en/of fietssuggestiestroken. 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.

Op het moment dat aan de 'natuurzijde' een trottoir wordt aangebracht, is parkeren in de berm niet meer mogelijk (wat veelvuldig gebeurt) en moet de auto de rijbaan op. Vervalt de voetgangersverbinding aan de 'natuurzijde', voorkeur comité, dan is de fietsstrook een optie. Parkeren is mogelijk in de berm en het biedt meer (juridische) status voor fietsers.

**Actie** → *Nader kijken naar keuze tussen suggestiestrook of fietsstrook, in relatie tot parkeermogelijkheden in bermen*

#### **Aanvullende verkeersborden**

In het overleg is gesproken over de nodige verkeersborden en aanduidingen voor herkenbaarheid van de verkeersregels.

**Actie** → *In het bijgesteld VO alle nodige verkeersborden (snelheid, waarschuwingen etc.) opnemen*

### **3.2 Tracéonderdelen (van zuid naar noord)**

Als volgt zijn alle besproken onderdelen op een rij gezet en zijn alle vervolgacties benoemd die binnen dit participatieproces en binnen de vastgestelde raadsbesluiten nader uitgewerkt kunnen worden. Het voornemen is om de onderdelen, mits deze kunnen voldoen aan verkeerskundige richtlijnen en eisen, op te nemen in het 'bijgesteld Voorlopig Ontwerp'.

#### **Kruispunt Bergweg met Huizerweg**

In het overleg is gesproken over de locatie van het zebrapad, het inpassingsplan van extra fietsenstallingen en de inpassing van een voetpad / uitstapstrook aan de woningzijde langs de parkeerplaatsen. Eveneens is de nut en noodzaak besproken van het bestaande voetpad aan de 'natuurzijde' langs het parkeerterrein en het milieueiland.

**Actie** → *Zebrapad en opstelruimte behouden (t.b.v. veilige oversteek en nodige opstelruimte)*

**Actie** → *Voetpaden o.b.v. logische looproutes aansluiten*

**Actie** → *Inpassing van extra fietsenstallingen (i.c.m. groene hagen) t.h.v. huidige stallingen/parkeerterrein*

#### **Tracé Bergweg**

In het overleg is gesproken over de voetpadenstructuur langs de Bergweg, zowel over de in het VO opgenomen als ontbrekende onderdelen. Het huidige tracé biedt ter hoogte van de 'berg' een knik in de rijbaan, die door het in het VO opgenomen voetpad (woningzijde) wordt opgeheven. De voorkeur gaat voor het comité uit naar het behouden ervan. Dit als extra snelheid reducerend effect. Hiernaast is gesproken over oversteekplekken, visuele drempels, versmallingen en het veilig maken van het kruispunt met de Calis Kampweg (onverharde weg).

**Actie** → *Nader kijken naar de voetpadenstructuur langs de Bergweg*

- *Voetpad (1,20 meter) vanaf Huizerweg doortrekken langs de parkeerplaatsen, vervolgens groene uitstraling behouden tot aan Mosselweg. Ter hoogte van woningen een doorsteekje creëren naar voetpad aan 'natuurzijde'*
- *Bestaande voetpad aan 'natuurzijde' tussen Huizerweg en Calis Kampweg (onverharde weg) behouden*
- *Het in het VO opgenomen voetpad aan de 'natuurzijde', tussen Calis Kampweg (onverharde weg) tot aan Op Caliskamp/Meentweg, laten vervallen en als 'groene berm & bestaand parkeren' laten functioneren*
- *Voetpad (min. 1,50 meter) inpassen langs tracé, van Mosselweg tot en met Meentweg (aan woningzijde), waarbij zoveel mogelijk de bestaande 'knik' in het wegbeeld en de 'berg' minimaal behouden blijft*
- *Aansluiting voetpaden en bestaande 'olifantenpaadjes' t.h.v. kruispunt Mosselweg-Calis Kampweg (onverharde weg)*
- *Checken (en voorkomen) obstakels in voetpaden (zoals lichtmasten) en navraag doen bij brandweer (we/niet behouden van uitruk-knipperlicht)*

**Actie** → *Bekijken mogelijkheden voor oversteekplekken (t.h.v. kruispunten en doorsteekjes vanuit wijk & natuur)*

**Actie** → *Bekijken mogelijkheden voor inpassing visuele drempels en/of verkeersveilige versmallingen*

**Actie** → *Milieu-eiland blijft in plan, wordt gelijktijdig door GAD aangepakt/vernieuwd (deels ondergronds)*

In het vervolproces wordt niet nader gekeken naar de inpassing van verhoogde drempels, plateaus of andere verkeersmaatregelen (zoals éénrichtingsverkeer op of afsluiting van aansluitende wegen).

#### **Kruispunt Meentweg – Op Caliskamp – Bergweg – Meentzoom**

In het overleg is gesproken over het kruispunt zoals opgenomen in het VO, de ervaren overlast van een hoge snelheid in de bocht, maar ook positief ervaren punten (voornamelijk door een bewoner van de Meentweg, die het kruispunt in de huidige vorm zou willen behouden). Als voorbeeld is een 'principeoplossing' benoemd, zoals het kruispunt Boissevainweg-Lage Laarderweg, om bij te dragen aan een lagere snelheid door de bocht. Duidelijk is wel dat het VO, met een doorlopend wegprofiel en fiets(suggestie)strook op een plateau de basis zal zijn voor het vervolgproces. Het comité geeft aan dat als een plateau noodzakelijk is, zoveel mogelijk trilling- en geluidsoverlast voorkomen moeten worden (kortom, een minimale hoogte en zo vloeiend mogelijke opgangen).

**Actie** → *Nader bekijken of de 'principeoplossing' veilig inpasbaar is (i.c.m. oversteken, zicht in bocht, krappere etc.) en hierop voetpaden en zijwegen veilig aansluiten (zo compact / glooiend mogelijk inrichten) ten gunste van een lager gereden snelheid*

#### **Tracé Meentzoom**

In het overleg is gesproken over de voetpadenstructuur langs de Meentzoom, zowel over de in het VO opgenomen als ontbrekende onderdelen. De voorkeur van het comité gaat uit naar een voetpad aan de woningzijde met behoud van de bestaande bomen, kortom het inpassen van een voetpad en het opschuiven van de rijbaan richting de 'natuurzijde'. De in het VO opgenomen halfverharde pad aan de 'natuurzijde' mag voor de bewoners vervallen, mede gezien het behouden van bestaande parkeerruimte. Ruitpad en natuurlijke verloop (o.a. hoogteverschillen) zoveel mogelijk behouden.

**Actie** → *Bekijken mogelijkheid en gevolgen van voetpad (min. 1,20 meter) langs tracé van Meentweg tot en met Fransepad aan de woningzijde, op een dusdanige manier dat bomen behouden blijven. Landelijke uitstraling behouden.*

**Actie** → *Het in het VO opgenomen voetpad aan de 'natuurzijde', tussen Op Caliskamp en Burg. Le Coultrédreef, laten vervallen en als 'groene berm & bestaand parkeren' laten functioneren*

**Actie** → *Bekijken mogelijkheden voor oversteekplekken (t.h.v. kruispunten en doorsteekjes vanuit wijk & natuur)*

**Actie** → *Bekijken mogelijkheden voor inpassing visuele drempels en/of verkeersveilige versmallingen*

**Actie** → *Rekening houden met nieuwe inpassing van speelplek en routing er naar toe (afstemming project 'landschappelijke inpassing Burg. Le Coultrédreef')*

In het vervolgproces wordt niet nader gekeken naar de inpassing van verhoogde drempels, plateaus of andere verkeersmaatregelen (zoals éénrichtingsverkeer op of afsluiting van aansluitende wegen).

#### **Kruispunt Meentzoom – Fransepad**

In het overleg is gesproken over de in het Voorlopig Ontwerp opgenomen kruispuntoplossing (de zogenoemde krappe variant) die als basis geldt voor de verder uitwerking (a.g.v. de raadsbesluiten). Gesproken is over ontbrekend zicht op de fietsers vanuit de wijk en lastige bewegingen op het kruispunt door het ontbreken van opstelruimte.

**Actie** → *Nader kijken naar verbetermogelijkheden (begin/eind fiets(suggestie)strook, functioneren opstelruimte, zichtkwesaties tussen verkeer, krapheid boog*

**Actie** → *Voetpaden in omgeving aansluiten op kruispunt*

#### **Komgrens en Slotweg**

Gesproken is over de aansluiting met de Slotweg, ontbrekende voetpaden en de komgrens.

**Actie** → *Behouden van het VO met snelheidsremmend plateau, de te verplaatsen uitwegen percelen, aansluiting Slotweg*

#### **Overige punten**

Als volgt enkele algemene / overige opmerkingen die het comité heeft meegegeven met erachter (*in cursief*) de gemeentelijke reactie:

- I.v.m. de gewenste landelijke uitstraling een doorlopende snelheidsreductie realiseren door speelse, creatieve, doeltreffende maatregelen → *Nader wordt gekeken naar mogelijkheden voor snelheid reducerende maatregelen*
- Aanwezig gevaar voor sluipverkeer en een verkeersinfarct bij het kruispunt Bellevue als verkeer intensiteit verder toeneemt → *Onderdeel van de toekomstige monitoring van de verkeersintensiteit en veiligheid*
- De aansluitingen van wegen op de Torenlaan zijn gelijkwaardig waardoor bij drukte bij het kruispunt van Bellevue sluipverkeer aangemoedigd wordt om de Achterom of zelfs de Meentweg te nemen → *Onderdeel van de toekomstige monitoring van de verkeersintensiteit en veiligheid*

- Bewoners vinden het jammer dat de kruisingen niet gelijkwaardig worden. Doorstroming van verkeer zal er niet onder lijden. Wel zal er dan sprake zijn van snelheidsreductie. → *Op Erftoegangsweg (ETW 30 km/u zone) worden doorgaans alle wegen gelijkwaardig gemaakt, op de Gebiedsontsluitingsweg (zowel GOW 50 km/u als GOW 30 km/u) is dat niet het geval. Is voornamelijk het gevolg van verhouding van de verkeers- en/of verblijfsfunctie van de weg. De Bergweg en Meentzoom zijn door de raad bestempeld als GOW 30.*
- Ook binnen de woningen is sprake van geluid/ trillingen overlast waar bij de aanleg van de weg rekening gehouden moet worden. → *Uiteraard. Het nieuwe tracé wordt voorzien van een nieuwe fundering, bestratingsmateriaal etc. waardoor de situatie verbeterd wordt en ervaren overlast naar verwachting zal verminderen.*

#### **4. Burgemeester Le Coultredreef**

In het overleg is kort gesproken over het project 'landschappelijke inpassing' van de Burgemeester Le Coultredreef. Deze zal aansluiten op het bijgestelde Voorlopig Ontwerp van het tracé Bergweg en Meentzoom en het kruispunt van de Randweg-Oost en Gooyerweg. De komende maanden wordt de 'landschappelijke inpassing' uitgewerkt naar een definitief ontwerp o.b.v. deze uitgangspunten:

- Verlagen maximumsnelheid van 60 km/u naar 50 km/u
- Schuiven met het wegprofiel binnen 'grenzen ASB, GNR, gemeente' voor een smallere rijbaanbreedte (circa 5,00 meter), behouden van vrijliggende fietspad (min. 3,50 meter) en inpassing van een voetgangersverbinding tussen de Meentzoom en Randweg-Oost (met mogelijk een route over de geluidswal richting de wijk erachter)
- Mogelijkheden worden binnen dit proces bekeken voor 'slingers, versmallingen, remmers' etc.
- Verdere uitvoering in overleg met de klankbordgroep 'verbinding'