

Raad van de gemeente Wijdmeren  
via de griffie

**Uw kenmerk:**  
Z.44620

**Behandelend ambtenaar:**  
H. Verkerk

**Uw brief van:**

**Doorkiesnummer:**  
(035) 65 59 447

**Ons kenmerk:**  
B/49622/200309/e.verk

**Bijlagen**  
3

**Datum:**  
30 maart 2020

**Verzonden:**

**Onderwerp:** Haalbaarheidsonderzoek verkeersoplossing  
Kortenhoeve

Geachte raad van de gemeente Wijdmeren,

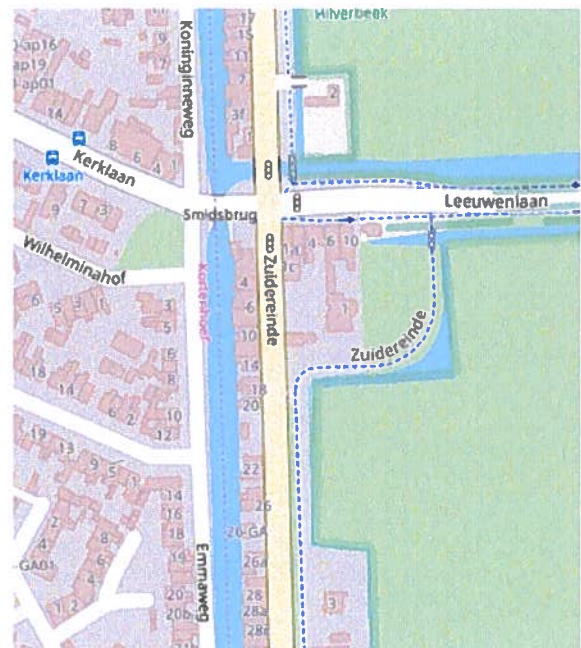
## Aanleiding

### Verkeersopgave

De huidige ontsluiting van Kortenhoeve is slecht. Dit betreft zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming rondom de Smidsbrug. Op spijtijden ontstaan er rondom de Smidsbrug problemen. De kruising

Noordeinde/Leeuwenlaan/Kerklaan/Zuidereinde is geregeld met een verkeersregelinstantatie (VRI). Deze zorgt ervoor dat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken, maar ook dat de doorstroming voor auto's wordt belemmerd. Een verbetering van de instelling van de VRI is niet meer mogelijk. Lange wachttijden en roodlichtnegatie (door rood rijden) zijn hiervan het gevolg. Door de wachtrij op de Kerklaan wordt de kruising Emmaweg-Kerklaan-Koninginneweg geblokkeerd. Het gebeurt regelmatig dat verkeer dat vanaf de Emmaweg linksaf de Kerklaan op wil rijden de wachtrij via de verkeerde rijbaan passeert. Dat zorgt voor gevaarlijke

verkeerssituaties. Hetzelfde geldt voor het verkeer komend vanaf de Koninginneweg dat rechtsaf de Kerklaan oprijdt. Omdat de verkeerssituatie in de huidige situatie al niet voldoet, is het oplossen van het huidige verkeersvraagstuk randvoorwaarde voor het toevoegen van woningen. Het oplossen van het vraagstuk is daarmee urgent geworden en kan het niet wachten op het gereedkomen van het Mobiliteitsplan medio 2021.



**Figuur 1 Situatie Smidsbrug**

Bron: OpenStreetMap Nederland

### Uitgevoerd onderzoek

- Goudappel-Coffeng (verder GC) heeft in opdracht van vof Jacobswoud onderzocht wat er op het gebied van verkeer nodig is om woningbouw in de polder Kortenhoef voor Zuidsingel fase 8 mogelijk te maken. Om deze woningen te kunnen bouwen is een goede verkeersontsluiting noodzakelijk. Op 28 november 2018 is in de commissie R&E het verkeersonderzoek voor de woningbouw in Kortenhoef aan de orde geweest. Er is destijds gevraagd om dit nader te onderbouwen. Dit heeft geresulteerd in het rapport Woningbouw Kortenhoef, Actualisatie verkeersveiligheid en –afwikkeling. De punten die de commissie aan de orde heeft gesteld tijdens de vorige behandeling zijn nadrukkelijk in het rapport opgenomen. Deze punten zijn:
  - Tellingen op eerdere locaties
  - Onderbouwing naar de 70/30 verdeling noord / zuid.
  - Onderzoek naar de verkeerssituatie op de Zuidersluisbrug.
- GC heeft op verzoek van de gemeente de rapportage ook aangevuld met hoofdstuk 6 over langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en daarnaast Veilig Verkeer Nederland (verder VVN) gevraagd een beoordeling van de verkeersveiligheid te geven van de voorgestelde oplossing.
- In opdracht van de gemeente heeft Royal HaskoningDHV (verder RHDHV) de wensen, klachten en complimenten over verkeerssituaties in Wijdmeren geïnventariseerd voor het opstellen van het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045 en hieruit de reacties geselecteerd over het verkeer rondom de Smidsbrug.
- Daarnaast heeft de gemeente RHDHV opdracht gegeven om een second opinion op te stellen over de rapportage van GC.

### *Woningbouw Kortenhoef, Actualisatie verkeersveiligheid en –afwikkeling*

Het rapport neemt de ontwikkelingen van Groenewoud als uitgangspunt. De plannen van VLEK zijn minder concreet, maar het is de verwachting dat deze niet meer verkeer zullen genereren dan het huidige gebruik. GC heeft voor dit rapport de situaties op de Emmaweg, de Smidsbrug en op de Zuidersluisbrug onderzocht.

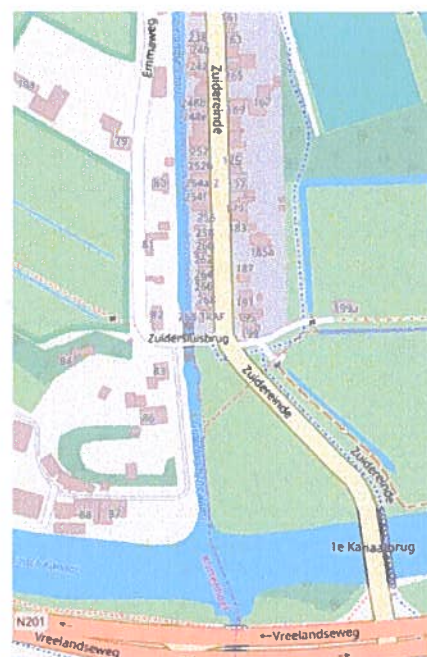
Het onderzoek is verricht met cameraobservatie, verkeerstellingen en er zijn berekeningen uitgevoerd met een verkeersmodel, zowel voor de huidige verkeerssituatie als met maatregelen en woningbouw voor de situatie in 2030.

Hieruit blijkt dat het kruispunt Zuidersluisbrug goed functioneert, zowel in de huidige situatie als met woningbouw. Op de Emmaweg en rond de Smidsbrug zijn zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming met de huidige vormgeving slecht.

Geen van de ontwikkelinitiatieven is op basis van de huidige kwaliteit van de verkeersafwikkeling mogelijk. Het is nodig om eerst verkeerskundige maatregelen te treffen om bestaande capaciteits- en veiligheidsproblemen op te lossen. Wanneer deze opgelost zijn, is ook mogelijk 250 woningen te bouwen.

De door GC voorgestelde maatregelen zijn:

- Veilige inrichting van de Emmaweg;
  - Het verplaatsen van 18 bestaande parkeerplaatsen op het middendeel van de Emmaweg naar de naastgelegen woonstraten;
  - Het aanleggen van een trottoir tussen Zuidsingel fase 8 en de woonkern.



**Figuur 2 Situatie Zuidersluisbrug**  
Bron: OpenStreetMap Nederland



- Een voorrangsp plein realiseren op de Smidsbrug, waarbij de Kerklaan en de Leeuwenlaan voorrangsweg blijven. De verkeerslichten worden verwijderd;
- Het omwisselen van het fietsverkeer en één richting van het autoverkeer op het laatste gedeelte van het huidige fietspad en het Zuidereinde. Het tracé van het huidige fietspad wordt daarbij éénrichtingsverkeer voor auto's.



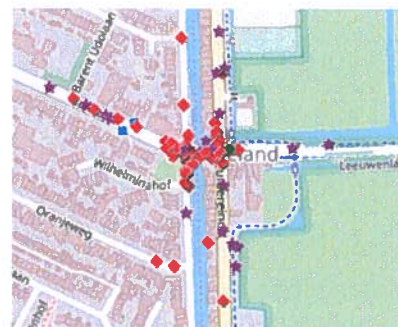
**Figuur 3 Voorgestelde maatregelen Herenweg/Zuidereinde**

#### *Verkeerskundig advies Kortenhoef*

VVN heeft op verzoek van GC hun analyse en voorstellen beoordeeld en daarover een advies opgesteld. VVN heeft een schouw uitgevoerd. VVN geeft alleen advies over de verkeersveiligheid, dus niet over overige aspecten zoals doorstroming, inpasbaarheid e.d.. VVN stelt dat het rapport van GC getuigt van een degelijke en professionele aanpak. VVN is het eens met de aanpassingen aan de Emmaweg, maar mist in het ontwerp de aanpassing van kruising Emmaweg-Leeuwenlaan-Koninginneweg waarbij zij adviseert de vormgeving aan te passen en de poortconstructie die past bij de overgang naar een erftoegangsweg te accentueren. Daarnaast mist VVN onderzoek naar alternatieven zoals het afsluiten van de Emmaweg en het aansluiten van de nieuwe wijk op de bestaande wijk om zo door de bestaande wijk het verkeer af te wikkelen. VVN ondersteunt het ontwerp van het voorrangsp plein maar adviseert voornamelijk de route Kerklaan-Leeuwenlaan geen voorrang te geven, maar net als bij een minirotonde een voorrangregeling voor alle toeleidende wegen in te stellen. Dit om te hoge snelheden op de route Kerklaan-Leeuwenlaan te voorkomen en daarmee de oversteekbaarheid te bevorderen. Daarnaast heeft VVN twijfels bij de robuustheid van het omwisselen van het fietsverkeer en éénrichting autoverkeer op het Zuidereinde.

#### *Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045*

In 2020 wordt het Mobiliteitsplan opgesteld. Naast harde data wordt ook de kennis en de mening van de betrokkenen gebruikt voor de analyse. Hiervoor is in januari 2020 een internetinventarisatie geweest van wensen,



**Figuur 4 Inventarisatie wensen, klachten en complimenten**

Bron: Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045

klachten en complimenten op het gebied van verkeer in Wijdmeren. Uit deze internetinventarisatie blijkt dat de situatie op de vaartwegen en met name op de Smidsbrug als zeer groot knelpunt wordt ervaren. RHDHV heeft deze gegevens meegenomen bij het opstellen van de second opinion.

*Second opinion verkeersveiligheid voorrangskruising Smidsbrug met omwisselen van het fietsverkeer en éénrichting autoverkeer op het Zuidereinde*

Omdat in eerste instantie niet duidelijk was of VVN een advies wilde geven en of dat op tijd zou zijn heeft de gemeente RHDHV gevraagd of de door GC voorgestelde oplossing met voorrangsp plein en omwisselen fiets-één richting auto veiliger is dan de huidige VRI en of er optimalisatiemogelijkheden zijn. RHDHV heeft een schouw uitgevoerd in de ochtendspits, de opmerkingen uit de verkeersenquête over de Smidsbrug bekeken en de ongevallendata geanalyseerd. Objectief gezien is dit niet een punt met een hoge ongevalsconcentratie in de gemeente.

RHDHV beschouwt de oplossing van GC niet als voorrangsp plein, maar als voorrangskruising waar in fases overgestoken kan worden. RHDHV concludeert dat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken in de nieuwe situatie en dat de nieuwe situatie veiliger is dan de huidige situatie. RHDHV ziet in het ontwerp wel dat het mogelijk is tussen Zuidereinde en de Kerklaan over het kruispunt een short-cut te nemen. Op de drukke momenten verwachten zij deze manoeuvres niet en in de daluren wordt het hierdoor niet verkeersonveilig.

Er is doorontwikkeling mogelijk.

- Om de oversteekbaarheid van de Kerklaan-Leeuwenlaan verder te verbeteren kan een doseerinstallatie op de Kerklaan-Leeuwenlaan snelheidsreductie en hiaten creëren voor oprijdend en overstekend verkeer.
- Om de doorgaande route Noordereinde-Zuidereinde te ontmoedigen kan van het fietspad een weg in twee richtingen gemaakt worden. Het deel Zuidereinde dat aansluit op de Smidsbrug wordt dan alleen toegankelijk voor fietsers en de aansluiting op de Leeuwelaan wordt een volledige kruising (figuur 5).
- Om het oversteken op de Leeuwenlaan nog verder te verbeteren is er de mogelijkheid om een rotonde aan te leggen (figuur 6).



**Figuur 5 Tweerichtingenweg**



**Figuur 6 Variant met rotonde**

### Voorkeursvariant

Na afweging van alle adviezen bestaat de voorkeursvariant uit:

- Het realiseren van het voorrangspein op de Smidsbrug, waarbij de Kerklaan en de Leeuwenlaan voorrangsweg blijven en de verkeerslichten worden verwijderd;
- Het omwisselen van het fietsverkeer en één richting van het autoverkeer op het laatste gedeelte van het huidige fietspad en het Zuidereinde. Het tracé van het huidige fietspad wordt daarbij éénrichtingsverkeer voor auto's;
- Het inrichten van de kruising Emmaweg-Kerklaan-Koninginneweg conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig;
- Het veilige inrichten van de Emmaweg;
  - Het verplaatsen van 18 bestaande parkeerplaatsen op het middendeel van de Emmaweg naar de naastgelegen woonstraten;
  - Het aanleggen van een trottoir tussen Zuidsingel fase 8 en de woonkern;
- Bij het aanleggen Zuidsingel fase 8 een langzaamverkeersontsluiting realiseren vanuit Zuidsingel fase 8 naar de bestaande woonwijk.

### Overwegingen

Wij hebben hierbij het volgende overwogen.

Het is wenselijk om te onderzoeken of de voorkeursvariant haalbaar is want met de voorkeursvariant worden de huidige verkeersonveiligheid en het huidige doorstromingsprobleem opgelost. Met de voorkeursvariant is het verkeerstechnisch mogelijk dat er 250 woningen gebouwd worden in Zuidsingel fase 8.

De voorkeursvariant is de beste oplossing want de doorstromingsproblemen worden opgelost en de verkeersveiligheid is goed. Met het ontwerp wordt zoveel mogelijk binnen de bestaande infrastructuur gebleven (Smidsbrug en bestaand fietspad), waarmee de haalbaarheid het grootste is en de kosten minder hoog. Dit is ook duurzaam. Doseerlichten om de oversteekbaarheid te vergroten lijken met de huidige verkeersintensiteiten niet nodig. Doseerlichten hebben een negatief effect op de doorstroming maar kunnen bij gebleken wenselijkheid door toenemende intensiteiten alsnog worden aangebracht. Bij het ontwerp wordt hierop geanticipeerd. In de toekomst is, indien gewenst, doorontwikkeling mogelijk met een weg in twee richtingen of een rotondevariant. Het advies van VVN om de kruising Emmaweg-Kerklaan-Koninginneweg mee te nemen met een duurzaam veilig ontwerp is overgenomen. Daarnaast is het advies van VVN om de bestaande wijk te verbinden met Zuidsingel fase 8 overgenomen, maar dan alleen voor langzaam verkeer. Deze verbinding lijkt inpasbaar, een autoverbinding niet. Een volledige verbinding leidt tot extra autoverkeer in de bestaande woonstraten en dat wordt onwenselijk geacht. Daarnaast bevordert een korte langzaamverkeersverbinding het gebruik van de fiets en dat is duurzaam.

De voorkeursvariant moet in samenhang worden uitgevoerd want de optelsom van maatregelen leidt tot een goede verkeersoplossing. Bij het achterwege laten van één van de maatregelen worden de verkeersveiligheid en de doorstroming of de bereikbaarheid kleiner en ontstaat een slechtere verkeerssituatie. Het creëren van een goede verkeerssituatie is daarnaast randvoorwaarde voor het bouwen van woningen.

Het is goed het haalbaarheidsonderzoek te beperken tot de voorkeursvariant. Er is altijd extra onderzoek naar extra varianten mogelijk, maar dat leidt tot extra kosten en tijdsbeslag terwijl met de uitgebreide rapportage van GC en de aanvullende adviezen is aangetoond dat de voorkeursvariant verkeerstechnisch goed is. Vanuit het belang van verkeersveiligheid, doorstroming en een goede huisvesting is het wenselijk de voortgang te bevorderen.

Nader onderzoek is noodzakelijk om een gefundeerd besluit te kunnen nemen. Om de haalbaarheid te bepalen moeten de plannen, de kosten en de risico's met een redelijke marge inzichtelijk zijn. Het haalbaarheidsonderzoek omvat daarom het volgende:

- Opstellen communicatieplan;
- Opstellen tijdsplanning haalbaarheidsonderzoek;
- Verrichten inmeting;
- Onderzoek naar de aanwezige ondergrondse infrastructuur;
- Verkennend bodemonderzoek en Quick scan Flora- en faunaonderzoek;
- Onderzoek eigendoms- en beheergrenzen;
- Oriënterend overleg grondeigenaren;
- Advies grondverwerving;
- Advies bestemmingsplan;
- Opstellen tekening Voorlopig Ontwerp en opstellen VO-raming;
- Onderzoek financiële dekking;
- Bewonersavond

Het is redelijk dat de gemeente nu het voortouw neemt. Vof Jacobswoud heeft tot nu toe het voortouw genomen bij het onderzoek naar de verkeerssituatie in Kortenhoef en daarbij alle kosten gedragen, met uitzondering van de door de gemeente gevraagde second opinion. Dat was ook voor de hand liggend omdat zij trekker zijn van de ontwikkelingen in Zuidsingel fase 8 en zoeken naar een goede verkeersontsluiting. De ontsluiting van Zuidsingel fase 8 is echter afhankelijk van het oplossen van het verkeersprobleem van heel Kortenhoef. Dat is het taakveld van de gemeente, ook omdat medewerking verkregen moet worden van grondeigenaren. Over de verdeling van de kosten worden nadere afspraken gemaakt, waarbij de gemeente een redelijk deel van de door haar gemaakte kosten in zal brengen.

### **Risico's**

Wij zien bij de verkeersoplossing een aantal risico's, die we waar mogelijk zullen vermijden, beperken of compenseren.

Niet alle benodigde grond is in eigendom bij de gemeente. Uitgezocht wordt wat aan grond nodig is, wat in eigendom is bij de gemeente en welke rechten de gemeente heeft als wegbeheerder. Met de grondeigenaren van de benodigde grond wordt in eerste instantie getracht in minnelijk overleg tot overeenstemming te komen.

Het draagvlak in de buurt voor de verkeersoplossing is onbekend. Het verkeersprobleem wordt breed onderschreven, maar over de oplossing zal naar verwachting verschillend worden gedacht.

Het bestemmingsplan moet worden aangepast. Beroep is mogelijk tegen het wijzigen van het bestemmingsplan.

Er is nog geen gedetailleerd inzicht in de te verrichten werkzaamheden. De aard van een haalbaarheidsonderzoek is juist dat er veel zaken onbekend zijn die met het haalbaarheidsonderzoek inzichtelijk gemaakt worden. Het is daarom mogelijk dat in de loop van het proces naar voren komt dat het nodig is aanvullend nader onderzoek uit te voeren om de risico's verder in te perken.

### **Financiële consequenties**

Er is voor voorbereiding van de werkzaamheden "Herinrichting N+Z-einde incl. Smidsbrug/ Leeuwenlaan" een bedrag van € 325.800 door de raad beschikbaar gesteld, Dit is 10% van het totale krediet uit het IP van € 3.258.000. Het onderzoek in het kader van verkeer past in dit voorbereidingskrediet. De kosten voor het haalbaarheidsonderzoek bedragen circa € 55.000 en worden hieruit gedekt.



Met dit voorstel wordt het haalbaarheidsonderzoek gestart. Wanneer het onderzoek uitwijst dat het project haalbaar is wordt een zorgvuldig voorbereid krediet voor de uitvoeringskosten bij de gemeenteraad aangevraagd.

Waarschijnlijk is subsidie voor verkeersveiligheid mogelijk en er kan een bijdrage komen van de projectontwikkelaar van Zuidsingel fase 8. Daarnaast wordt onderzocht wat de subsidiemogelijkheden zijn voor verkeersveiligheid (BDU-subsidie kleine infrastructuur), voor doorfietspaden (nog in ontwikkeling) en in hoeverre het krediet "Herinrichting N+Z-einde incl. Smidsbrug/ Leeuwenlaan" toereikend is.

### **Aanpak**

Het haalbaarheidsonderzoek wordt geleid door een extern bureau dat de opdracht krijgt het ontwerp te optimaliseren en uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp, inclusief de kruising. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar de ondergrondse infrastructuur. Op basis van het VO wordt inzichtelijk gemaakt welke grond in bezit van de gemeente is en waar grond verworven moet worden. Op basis van dit VO wordt een kostenraming opgesteld. Op basis van het VO wordt bepaald waar het bestemmingsplan aangepast moet worden. Ook op basis van het VO vinden oriënterende gesprekken plaats met de grondeigenaren. De coördinatie vindt plaats door de gemeentelijke verkeersdeskundige in samenwerking met een gemeentelijke projectleider. De uitvoering gebeurt zoveel mogelijk extern. Voor de buurt wordt een informatieavond georganiseerd. Het haalbaarheidsonderzoek zal niet eerder dan na de zomer van 2020 gereed zijn. Op basis van de ingewonnen informatie wordt een raadsvoorstel met een kredietaanvraag opgesteld.

### **Duurzaamheidsaspecten**

Uitgangspunt is zoveel mogelijk aanleg met gebruikmaking van bestaande infrastructuur. Het aanleggen van een korte langzaamverkeersverbinding met de bestaande woonwijk bevordert het fietsgebruik en is duurzaam. Bij de aanleg van parkeerplaatsen te zijner tijd wordt bekeken of een combinatie met de aanleg van e-laadplaatsen opportuun is.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Wijdmeren,  
de secretaris, de burgemeester,

  
mw. mr. W. Heeg

  
mw. drs. C.R. Larson

#### **Bijlage(n) bij deze brief:**

Woningbouw Kortenhoef Actualisatie verkeersveiligheid en –afwikkeling – Goudappel Coffeng  
Verkeerskundig advies Kortenhoef – Veilig Verkeer Nederland  
Second opinion verkeersveiligheid voorrangskruising Smidsbrug – Royal HaskoningDHV