

# **Beleidsplan Verkeer Wijdemeren 2011-2020**

*Veilig, leefbaar en bereikbaar*

Mei 2011

Opgesteld door de ambtelijke werkgroep Beleidsplan Verkeer

Vastgesteld door de gemeenteraad van Wijdemeren op 30 juni 2011

## Inhoud

<b>1. Inleiding .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Speerpunten in het verkeersbeleid .....</b>	<b>4</b>
a. Verkeersveiligheid .....	4
b. Leefbaarheid .....	4
c. Bereikbaarheid.....	5
<b>3. Autoverkeer .....</b>	<b>6</b>
Visie .....	6
Maatregelen .....	6
<b>4. Openbaar vervoer .....</b>	<b>8</b>
Visie .....	8
Maatregelen .....	8
<b>5. Langzaam verkeer .....</b>	<b>9</b>
Visie .....	9
Maatregelen .....	9

## 1. Inleiding

Aanleiding tot dit Beleidsplan verkeer is het Coalitie-akkoord 2010 – 2014 waarin is opgenomen dat: *“er een aantal verkeersbeïnvloedende maatregelen worden getroffen, met de bedoeling de verkeersdruk op een aantal wegen te beperken. Deze maatregelen worden in samenspraak met de aanwonenden genomen. De aanbevelingen van de Verkeerswerkgroep dienen daarbij als basis. De door de raad ingestelde Adviescommissie Verkeer (ACV) speelt bij elke beslissing een belangrijke rol.”*

Op advies van de Adviescommissie Verkeer heeft de wethouder Verkeer een ambtelijke werkgroep ingesteld met de volgende opdracht:

*“Het opstellen van een Beleidsplan dat het kader vormt voor het gemeentelijk verkeersbeleid (alle modaliteiten) voor de periode tot 2020. Een plan dat:*

- aandacht besteedt aan knelpunten en maatregelen op wijk-, gemeentelijk en regionaal niveau;*
- rekening houdt met bovenlokale en autonome ontwikkelingen en een basis vormt om in regionaal verband tot afspraken hierover te komen;*
- tot stand komt op basis van verkeerskundige analyse (professionele input) én overleg met belangengroepen (maatschappelijke input).*
- het uitgangspunt zal vormen voor het daarna op te stellen wegencategoriseringsplan.*

*Het plan zal alvorens aan de raad te worden aangeboden met de betrokken belangengroepen en inwoners van de gemeente worden besproken.”*

Dit *Beleidsplan Verkeer Wijdmeren 2011-2020* is door de gemeenteraad van Wijdmeren vastgesteld in de raadsvergadering van 30 juni 2011.

## 2. Speerpunten in het verkeersbeleid

Verkeer vormt een noodzakelijke voorwaarde voor de ruimtelijke, economische en sociale relaties binnen de gemeente en met de bredere omgeving. Zowel lopend, per fiets, auto of openbaar vervoer. Het verkeersbeleid van Wijdmeren zal in de periode tot 2020 gericht zijn op het bewaken en waar mogelijk verbeteren van de drie speerpunten: **verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid**.

### a. Verkeersveiligheid

#### Visie

Prioriteit wordt gegeven aan de verkeersveiligheid in Wijdmeren. Op diverse plaatsen is sprake van onveilige verkeerssituaties die voor verbetering in aanmerking komen.

#### Maatregelen

Om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn de volgende maatregelen nodig:

- Harmonisering verkeerssnelheden binnen en buiten bebouwde kom
- Verbetering overzichtelijkheid inrichting infrastructuur
- Verbetering verkeersgedrag door aan te sluiten op regionale en landelijke voorlichtingsacties
- Verbetering veiligheid fietspaden
- Verbetering veiligheid rond scholen
- Overleg met vervoersbedrijven over veiligheid langs scholen

Deze maatregelen zijn in de volgende hoofdstukken steeds per verkeersmodaliteit (autoverkeer, openbaar vervoer, langzaam verkeer) nader verwoord.

### b. Leefbaarheid

#### Visie

Bij te nemen verkeersbesluiten en maatregelen wordt altijd de kwaliteit van woon- en leefklimaat voor inwoners en bezoekers zwaar meegewogen. Dit betreft vooral de visuele kwaliteit, de rust en stilte en de luchtkwaliteit.

#### Maatregelen

Om de leefbaarheid te verbeteren zijn de volgende maatregelen nodig:

- Verkeerstellingen

Deze worden elke vier jaar gehouden. Op basis van de tellingen van 2011<sup>1</sup> stelt de gemeente een geluidrapport en een luchtkwaliteitsrapport op. Indien uit de verkeerstellingen blijkt dat wegvakken intensiever gebruikt worden en het verkeer vanwege de nabijheid van woningen aldaar wellicht overlast veroorzaakt, zullen verkeersbepalende maatregelen worden overwogen. Het eventueel daartoe besluiten is echter ook afhankelijk van andere belangen van veiligheid en bereikbaarheid.

- Woonkernen 30 km zones

Onderzocht wordt of de woonkernen in hun geheel als 30 km/u zone kunnen worden aangemerkt, met duidelijke aankondigingen bij de in- en uitgangen, ook op het wegdek, en herhaalde waarschuwingen binnen de zones. Op korte termijn zullen dan minimale inrichtingsmaatregelen worden getroffen, op langere termijn wordt gestreefd naar een duurzame en goed passende inrichting. Dergelijke maatregelen worden altijd in overleg met inwoners en andere belanghebbenden (zoals aangrenzende agrarische bedrijven) genomen. Voorbeelden van gebieden die in zijn geheel als 30 km/u zone kunnen worden aangemerkt zijn: het gebied binnen de 'ruit' van Nieuw Loosdrecht<sup>2</sup>, de EKC-wegen<sup>3</sup> en Noordereinde-Zuidereinde. De inrichting moet te allen tijde voldoen aan de wettelijke eisen ten aanzien van de aanrijtijden van hulpdiensten. De rijtijden van streekbussen zullen worden onderzocht en met de betrokken instanties worden besproken.

<sup>1</sup> Resultaten van de tellingen van april 2011 zijn weergegeven op de website van de gemeente Wijdmeren

<sup>2</sup> De 'ruit' wordt gevormd door Molenmeent, Rading, Nieuw Loosdrechtsedijk en Tjalk

<sup>3</sup> EKC: Emmaweg, Koninginneweg, Cannenburgerweg

- Inventarisatie en aanpak verkeersproblemen  
Onder regie van de Adviescommissie Verkeer worden per kern de verkeersproblemen met bewoners en ondernemers geïnventariseerd en oplossingen bedacht. Deze aanpak wordt gecombineerd met het instellen van een toegankelijk aanspreekpunt voor verkeersproblemen<sup>4</sup> en een goede communicatie.

### **c. Bereikbaarheid**

#### **Visie**

Het is de opgave om de juiste balans te vinden tussen de kwaliteit van woon- en leefomgeving in de dorpen en een goede doorstroming van vooral het bestemmingsverkeer. Maar ook de verkeersverbindingen in regionaal verband dienen aandacht te behouden.

#### **Maatregelen**

Om de bereikbaarheid te verbeteren zijn de volgende maatregelen nodig:

- Verkeerstellingen  
Periodieke verkeerstellingen dienen inzicht te geven in de groei van het verkeer en de mogelijkheden om deze met de bestaande infrastructuur op te vangen. Daarbij zal ook de mate waarin 'sluipverkeer'<sup>5</sup> optreedt geanalyseerd worden.
- Regionale aanpak  
Indien verkeersremmende maatregelen in de gemeente Wijdmeren wenselijk zijn, zullen de effecten daarvan voor de regio meegewogen worden. Gemeentegrensoverschrijdende effecten zullen worden voorkomen dan wel in regionaal verband worden opgelost.
- Uitbreiding infrastructuur  
Bij de gemeenten in de regio en de provincie Noord-Holland wordt aangedrongen op een vernieuwing van het regionaal verkeersbeleid waarbij uitbreiding van de infrastructuur en een stelsel van randwegen in Wijdmeren onderzocht wordt. Dit zal opgenomen worden in de nog op te stellen gemeentelijke structuurvisie.

---

<sup>4</sup> Aanspreekpunt verkeer: vergelijkbaar met de functie van bedrijfscontactfunctionaris

<sup>5</sup> Sluipverkeer: doorgaand verkeer dat niet de wegen gebruikt die zijn afgestemd op de doorstroming, maar een andere route kiest die korter of sneller is, maar daar niet voor is uitgerust (vaak door woonbuurten)

### 3. Autoverkeer

#### Visie

Naar verwachting zal de mobiliteit toe blijven nemen, zowel landelijk als regionaal in dit deel van de Randstad. Maar uit oogpunt van leefbaarheid is een dergelijke groei van het autoverkeer op wegvakken waaraan gewoond wordt niet gewenst. Dan kan de werkelijke verkeersstroom aanleiding vormen om nieuwe infrastructuur buiten de woonkernen<sup>6</sup> om aan te leggen.

Ingezet wordt op nieuwe infrastructuur om zo de verkeersdruk op bestaande doorgaande routes en daarmee de hinder voor aanwonenden te verminderen. Daarvoor is een integrale afweging met draagvlak bij de betrokken belangenorganisaties (m.b.t. landbouw, waterbeheer, natuur en cultuurhistorie) en de medewerking van de provincie Noord-Holland vereist.

Ter wille van de overzichtelijkheid en de veiligheid moet op alle gemeentelijke wegen in Wijdmeren die nu buiten de bebouwde kom vallen, met uitzondering van de N201, de maximumsnelheid uniform 60 km/u worden.

Ten aanzien van parkeren bij nieuwe bouwprojecten zullen de vastgestelde parkeernormen gehaald moet worden. Indien dat niet mogelijk blijkt dan zal de ontwikkelende partij belast worden met het realiseren van parkeerterreinen elders. Hiervoor zal een parkeerfonds in het leven worden geroepen.

#### Maatregelen

##### ***Uniforme richtlijnen voor de inrichting van wegen***

Ter verbetering van de verkeersveiligheid komt een uniforme wijze van verkeerssignalering en inrichting van wegen. Dit wordt vastgelegd in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Voordat dit handboek wordt vastgesteld zal, voor zover het de wegsignalering en inrichting van wegen betreft, de Adviescommissie Verkeer om advies worden gevraagd.

##### ***Verkeersremmende maatregelen op enkele wegen***

Een aantal wegen wordt heringericht om de snelheid te beperken met als doel om de veiligheid en de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te verbeteren. Maatregelen zullen in alle gevallen in overleg met aanwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden worden genomen. Een aantal mogelijke maatregelen die nader bestudeerd worden zijn:

- Instellen van een 30 km/u regime op Noorder- en Zuidereinde en herinrichten in overleg met bewoners van de wegen rondom de 's-Gravelandsevaart. Mogelijke gevolgen (meer verkeer) voor de Kortenhoefsedijk, De Kwakel, Hollands End / Stichts End en Dammerweg worden onderzocht en kunnen leiden tot een 30 km/u maatregel op deze wegen. In de afwegingen worden ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten, lokale transportbedrijven en het openbaar vervoer betrokken.
- Herinrichten van de Oud Loosdrechtsedijk vanaf de Driesprong tot voorbij Bleekveld.
- Doserend: Zuidereinde vanaf N201 en Noordereinde vanaf de N236 (met wegbeheerder provincie Noord-Holland te regelen)

##### ***Verbetering overzichtelijkheid van en leefbaarheid rondom de Molenmeent***

De maximumsnelheid op de Molenmeent wordt teruggebracht tot 50 km/u, zodat (geluids-)overlast wordt beperkt en de route van de gemeentegrens met Hilversum tot de rotonde Oud Loosdrechtsedijk - Nieuw Loosdrechtsedijk - Molenmeent één uniform snelheidsregime krijgt.

Bij voorkeur krijgt dan ook het stukje weg tussen de komgrenzen van Hilversum en Loosdrecht een 50 km/u regime<sup>7</sup>, zodat de hele route van rotonde Diependaalselaan in Hilversum tot rotonde Molenmeent – Oud Loosdrechtsedijk – Nieuw Loosdrechtsedijk één uniform snelheidsregime van 50 km/u krijgt. Daar is overleg met de gemeente Hilversum en de provincie<sup>8</sup> voor nodig.

##### ***Wegen buiten de bebouwde kom uniform naar 60 km/u***

Op alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom zal, in overleg met de provincie, een 60 km/u regime worden ingesteld. Dit maakt ook de overgang naar 50 of 30 km/h bij een komgrens minder groot. Concreet

<sup>6</sup> Rekening zal gehouden worden met de beperkingen vanuit landschappelijke en cultuurhistorische waarden en de eventuele verkeersaantrekkende werking van nieuwe wegen.

<sup>7</sup> Op dit wegdeel van ca 100 meter tussen de twee komgrenzen geldt nu een maximumsnelheid van 70 km/u.

<sup>8</sup> De medewerking van de provincie is vereist om de komgrenzen te verleggen.

betekent dit onder andere de aanpassing van de Herenweg in Ankeveen. De Molenmeent in Loosdrecht wordt bij voorkeur binnen de komgrens getrokken, mocht dat op onoverkomelijke problemen stuiten dan zal ook daar een 60 km/u regime ingesteld moeten worden.

#### **Benutting bestaande infrastructuur**

Bestaande infrastructuur wordt zo optimaal mogelijk benut. Daarbij is de regionale overeenkomst<sup>9</sup> over doorgaande wegen uitgangspunt.

#### **Handhaven van verkeersmaatregelen**

Met het Openbaar Ministerie zal in overleg getreden worden om aan te dringen op handhaving van verkeersmaatregelen, ook op de 30 km/u wegen<sup>10</sup>. Zo mogelijk wordt dit opgepakt in regionaal verband.

#### **Aanpak overlast vrachtverkeer**

Omdat de overlast van vrachtverkeer een probleem is dat in regionaal verband speelt, wordt voorgesteld aan te sluiten bij initiatieven die het gewest Gooi en Vechtstreek samen met de vervoerssector ontwikkelt. Gedacht moet worden aan een breed pakket van maatregelen zoals:

- het verbeteren van routeplanners en vrachtroutes, distributiepatronen en logistieke processen, laad- en lostijden,
- geslotenverklaringen (en gerichte communicatie hierover).

Mocht een regionale aanpak voor Wijdmeren niet of onvoldoende effect sorteren, dan zullen 'eigen' maatregelen ingevoerd moeten worden. Daarbij kan gedacht worden aan een verkeersbesluit met de instelling van een verbod voor vrachtverkeer<sup>11</sup> voor Zuidereinde, Emmaweg, Koninginneweg en de Kortenhoefsedijk.

De beperking van de parkeeroverlast van vrachtwagens zal op lokaal niveau aangepakt worden door het maken van afspraken met lokale vervoerders.

#### **Nieuwbouw: verkeerseffectrapportages**

Daar waar nieuwe bouwlocaties van enige omvang worden ontwikkeld, zal sprake zijn van extra mobiliteit. Dat geldt zeker bij de realisatie van grote bouwplannen zoals Ter Sype. Deze zullen extra verkeersdruk geven en wellicht extra infrastructuur vergen. Daarom zal voor nieuwbouwplannen van meer dan 25 woningen een onafhankelijke verkeerseffectrapportage (VER) verplicht worden, op kosten van de ontwikkelaar. Het project mag pas worden uitgevoerd als de gevolgen voor het verkeer adequaat en binnen de kaders van het verkeersbeleid worden opgelost.

#### **Groot onderhoud**

Bij regulier groot onderhoud aan wegen worden tevens aanpassingen opgenomen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Concrete voorbeelden hiervan zijn de Dammerweg en het Stichts End / Hollands End. Waar mogelijk en zinvol zal 'stillere' verharding worden toegepast.

#### **Parkeren Oud Loosdrechtsedijk**

De mogelijkheden worden onderzocht om tussen de bebouwing op de Oud Loosdrechtsedijk inritten te maken voor achterliggende parkeerplaatsen. Daartoe worden afspraken gemaakt met lokale bewoners en ondernemers.

Daarnaast wordt gewerkt aan een structurele oplossing voor het parkeertekort bij de toeristische attracties (Loosdrechtse Plassen), en met name ook voor touringcars. Dit vraagstuk overstijgt het verkeersbeleid en moet opgelost worden als vraagstuk van ruimtelijk beleid in de nog op te stellen structuurvisie.

Er worden borden geplaatst die naar de bestaande parkeerplaatsen verwijzen.

#### **Wild parkeren**

Om 'Wild' parkeren tijdens massale evenementen (schaatsen op de plassen, gondelvaart, zomer spektakel) te voorkomen wordt een beroep gedaan op de bereidheid van ondernemers om tijdelijk hiervoor locaties beschikbaar stellen.

<sup>9</sup> In 2003 hebben de colleges van BenW in het Gewest afspraken gemaakt over de doorstroming van het verkeer in de regio

<sup>10</sup> Bij de inrichting van 30 km zones worden de richtlijnen van de CROW aangehouden

<sup>11</sup> Daarbij wel een vlotte wijze van ontheffingen voor lokaal bestemmingsverkeer

## 4. Openbaar vervoer

### Visie

Er kan slechts geringe invloed uitgeoefend worden op de kwaliteit van openbaar vervoer op regionaal niveau (streekvervoer). Wel zal ervoor gewaakt dienen te worden dat de OV-routes een goede doorstroming houden. Hiermee kan voorkomen worden dat de provincie de routes schrapt of de kosten van vertraging op deze routes bij de gemeente in rekening brengt. Deze routes zullen dus OV-proof<sup>12</sup> dienen te blijven, hetgeen o.a. neerkomt op goede haltevoorzieningen en voorkomen van drempels.

De kwaliteit van de bushaltes en fietsenstallingen is een gemeentelijke verantwoordelijkheid en zal worden gegarandeerd.

### Maatregelen

#### ***Overleg provincie en Connexxion***

Bij de provincie wordt, samen met de regio, erop aangedrongen om meer middelen voor openbaar vervoer vrij te maken. Daarnaast zal regelmatig met provincie N-Holland en Connexxion overleg gevoerd worden over de kwaliteit en veiligheid van de busroutes , vooral de routes langs scholen.

---

<sup>12</sup> CROW-publicatie 141 "OV-vriendelijke infrastructuur"



## 5. Langzaam verkeer

### Visie

Het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Door de vermindering van het openbaar vervoer in Wijdmeren zal de fiets een nog belangrijkere rol gaan spelen. Goede fietsvoorzieningen zijn een basisvoorwaarde om de verplaatsingen per fiets aantrekkelijker te maken en tevens de fiets een belangrijke plaats te geven in de ketenverplaatsingen. De routes naar Hilversum en Weesp zijn al voorzien van goede fietspaden.

Om de veiligheid van het langzame verkeer te waarborgen zullen kernen zoveel mogelijk in hun geheel als 30 km/u zone worden aangemerkt, met duidelijke waarschuwingen bij de in- en uitgangen van die zones. Dat maakt de situatie in de kernen uniform en overzichtelijk voor alle weggebruikers.

Het is wenselijk dat bromfietzers overal in de bebouwde kom van Wijdmeren gebruik maken van de hoofdrijbaan en daarmee van alle fietspaden geweerd worden.

Waar voetpaden gebrekkig of afwezig zijn moeten passende maatregelen worden getroffen, het zij door de aanleg van goede voetpaden, hetzij door het overige verkeer te remmen.

### Maatregelen

#### ***Bromfietzers op de hoofdrijbaan***

Conform de landelijke richtlijnen worden bromfietzers verplicht aangewezen op de hoofdrijbaan van alle doorgaande wegen in de hele gemeente, dit met uitzondering van de provinciale wegen.

#### ***Veiliger fiets- en voetpaden***

Omdat op de dijken in Wijdmeren op veel plaatsen te smalle voetpaden zijn of dat deze zelfs ontbreken wordt aan dit probleem prioriteit toegekend. Eventueel dient daartoe het autoverkeer beperkt te worden om het langzame verkeer veiliger door Wijdmeren te laten lopen en rijden. Op deze weggedelen zou in principe moeten gelden dat de auto 'te gast' is. Enkele voorbeelden hiervan: veel 30 km/u wegen, oversteek fietsers Klapbrug Noordereinde, ontbreken van fietspad op o.a. de Kortenhoefsedijk, de Kwakel en Moleneind, te smalle fietssuggestiestroken op de Oud- en de Nieuw Loosdrechtsedijk.

De fietspaden op Loosdrechtse dijken en bij de Klapbrug dienen veiliger ingericht te worden. De hinderlijke ribbels tussen de rijbaan en het fietspad op de Oud- en Nieuw Loosdrechtsedijk die maken dat fietsers eerder uitwijken naar de rijbaan, zeker als ze naast elkaar willen fietsen, worden vervangen door strepen, zodat het fietspad breder en veiliger wordt.

#### ***Snelfietspaden***

Onderzocht wordt of zogenaamde snelfietspaden mogelijk zijn. Dit zijn nieuwe fietsroutes die de kernen meer rechtstreeks verbinden en door of langs aantrekkelijke natuurgebieden lopen. Daardoor wordt het fietsgebruik gestimuleerd en worden meer recreanten aangetrokken. Bromfietzers horen hier niet op, met uitzondering van snorfietzen.

#### ***Skeelvriendelijk asfalt***

Bij groot onderhoud van bestaande fietspaden en de aanleg van nieuwe fietspaden wordt gekozen voor skeelvriendelijk asfalt.