

# Beleidsplan Verkeer Wijdmeren

*Veilig, leefbaar en bereikbaar*

**Concept**

## 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.....	4
<b>3. Autoverkeer .....</b>	<b>6</b>
Visie .....	6
Maatregelen .....	6
<b>4. Openbaar vervoer .....</b>	<b>9</b>
Visie .....	9
Maatregelen .....	9
<b>5. Langzaam verkeer .....</b>	<b>10</b>
Visie .....	10
Maatregelen .....	10
<b>6. Financiële haalbaarheid .....</b>	<b>11</b>

## 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 het college 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.”*

## 2. Speerpunten in het verkeersbeleid

Verkeer vormt een noodzakelijke voorwaarde voor de ruimtelijke, economische en sociale relaties binnen de gemeente en met de wijdere 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

Het college geeft grote prioriteit aan de verkeersveiligheid in Wijdmeren. Op diverse plaatsen is sprake van onveilige verkeerssituaties die voor verbetering in aanmerking komen.

#### Maatregelen

- 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
- overleg met vervoersbedrijven over veiligheid langs scholen

Het college zal dit soort maatregelen treffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze zijn in de volgende hoofdstukken steeds per verkeermodaliteit (autoverkeer, openbaar vervoer, langzaam verkeer) verwoord.

### b. Leefbaarheid

#### Visie

Het college zal bij te nemen verkeersbesluiten en maatregelen altijd de kwaliteit van woon- en leefklimaat voor inwoners en bezoekers zwaar laten meewegen. Dit betreft vooral de visuele kwaliteit, de rust en stilte en de luchtkwaliteit.

#### Maatregelen

Indien uit verkeerstellingen blijkt dat wegvakken intensiever gebruikt worden en het verkeer vanwege de nabijheid van woningen aldaar wellicht overlast veroorzaakt, zullen verkeersbeperkende maatregelen worden overwogen. Het eventueel daartoe besluiten is echter ook afhankelijk van andere belangen als veiligheid en bereikbaarheid.

Elke vier jaar stelt de gemeente op basis van verkeersgegevens een luchtkwaliteitsrapport op. In 2011 zal dat gedaan worden op basis van de tellingen van april 2011.

Het college zal onderzoeken 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 genomen. Voorbeelden van gebieden die in zijn geheel als 30 km/u zone zouden kunnen worden aangemerkt zijn: het gebied binnen de 'ruit' van Nieuw Loosdrecht<sup>1</sup>, de EKC-wegen<sup>2</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.

Onder regie van de Adviescommissie Verkeer zullen per kern de problemen met bewoners en ondernemers worden geïnventariseerd en oplossingen worden bedacht. Het college zal zich inspannen om deze problemen concreet aan te pakken. Het college zal een toegankelijk aanspreekpunt voor verkeersproblemen instellen en daar goed over communiceren.

### c. Bereikbaarheid

#### Visie

Het college stelt zich voor de opgave om de juiste balans te vinden tussen de kwaliteit van woon- en

<sup>1</sup> De 'ruit' wordt gevormd door Molenmeent, Rading, Nieuw Loosdrechtsedijk en Tjalk

<sup>2</sup> EKC: Emmaweg, Koninginneweg, Cannenburgerweg

leefomgeving in de dorpen en een goede doorstroming van vooral het bestemmingsverkeer. Maar ook de verkeersverbindingen in regionaal verband dienen aandacht te behouden.

### **Maatregelen**

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>3</sup> optreedt geanalyseerd worden.

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.

---

<sup>3</sup> Sluipverkeer is de benaming voor (ongewenste) verkeersstromen op het onderliggende wegennet  
Beleidsplan Verkeer Wijdmeren concept 6 mei 2011

### 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 verkeersstename aanleiding vormen om nieuwe infrastructuur buiten de woonkernen om aan te leggen.

Daarbij zal wel rekening gehouden moeten worden met beperkingen vanuit landschappelijke en cultuur-historische waarden en de eventuele verkeersaantrekkende werking van nieuwe wegen.

Evenwel zal het college zich inspannen voor nieuwe infrastructuur om zo verkeersdruk op bestaande doorgaande routes en daarmee de hinder voor aanwonenden te verminderen. Daarvoor is een integrale regionale afweging met draagvlak bij de buurgemeenten en vooral de provincie vereist.

Ter wille van de overzichtelijkheid en de veiligheid moet op alle gemeentelijke wegen in Wijdemeren 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 parkeertoeslag in het leven worden geroepen.

#### Maatregelen

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

Het college streeft ter verbetering van de verkeersveiligheid naar een uniforme wijze van verkeerssignalering en inrichting van wegen. Dit wordt vastgelegd in het handboek inrichting openbare ruimte. Voordat dit handboek wordt vastgesteld zal het College, voor zover het de wegsignalering en inrichting van wegen betreft, de Adviescommissie Verkeer om advies vragen.

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

Het college overweegt de herinrichting van een aantal wegen 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 voor de Kortenhoefsedijk (meer verkeer) worden onderzocht en kunnen leiden tot een 30 km/u maatregel op de Kortenhoefsedijk. 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.
- Dosereren: Zuidereinde vanaf N201 en Noordereinde vanaf de N236 (met wegbeheerder provincie Noord-Holland te regelen)
- Verlagen van de maximumsnelheid op de Molenmeent, zie maatregel hierna.

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

Het college wil de maximumsnelheid op de Molenmeent terugbrengen 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>4</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>5</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>4</sup> Op dit wegdeel van ca 100 meter tussen de twee komgrenzen geldt nu een maximumsnelheid van 70 km/u.

<sup>5</sup> De medewerking van de provincie is vereist om de komgrenzen te verleggen.

betekent dit onder andere de aanpassing van de Herenweg in Ankeveen, en de Eilandseweg in Nederhorst den Berg. 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***

Het college zal zich tot het uiterste inspannen om de bestaande infrastructuur zo optimaal mogelijk te benutten. Daarbij is de regionale overeenkomst<sup>6</sup> over doorgaande wegen uitgangspunt.

#### ***Aandringen op uitbreiding infrastructuur***

Daarnaast zal het college bij de regio en provincie aandringen op een vernieuwing van het regionaal verkeersbeleid waarbij uitbreiding van de infrastructuur, een stelsel van randwegen in Wijdemeren onderdeel wordt van het regionale netwerk. Dit zal een aanpassing van de huidige Structuurvisie van de provincie vergen en opgenomen worden in de nog op te stellen gemeentelijke structuurvisie.

#### ***Handhaven van verkeersmaatregelen***

Het college zal bij het openbaar ministerie aandringen om verkeersmaatregelen te handhaven, ook op de 30 km/u wegen. Dit kan het best 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 Wijdemeren 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 voor Zuidereinde en de Kortenhoefsedijk. Dan behoort daar wel bij om op vlotte wijze ontheffingen voor bestemmingsverkeer uit te kunnen geven.

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 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***

Het college zal bij regulier groot onderhoud aan wegen tevens aanpassingen opnemen 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***

Het college wil onderzoek laten doen naar de mogelijkheden om tussen de bebouwing op de Oud Loosdrechtsedijk inritten te maken voor achterliggende parkeerplaatsen, en zal daartoe afspraken maken met lokale bewoners en ondernemers.

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

Er zullen borden geplaatst worden die naar de bestaande parkeerplaatsen verwijzen.

---

<sup>6</sup> In 2003 hebben de colleges van BenW in het Gewest afspraken gemaakt over de doorstroming van het verkeer in de regio Beleidsplan Verkeer Wijdemeren concept 6 mei 2011

***Wild parkeren***

Om 'Wild' parkeren tijdens massale evenementen (schaatsen op de plassen, gondelvaart, zomer spektakel) te voorkomen wil het college stimuleren dat particulieren tijdelijk hiervoor locaties beschikbaar stellen.



## 4. Openbaar vervoer

### Visie

Het college realiseert zich dat slechts geringe invloed uitgeoefend kan 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>7</sup> dienen te blijven, hetgeen o.a. neerkomt op goede haltevoorzieningen en voorkomen van drempels.

Het college ziet het als haar taak om toe te zien op de kwaliteit van de bushaltes en fietsenstallingen.

### Maatregelen

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

Het college zal samen met de regio bij de provincie blijven aandringen op meer middelen voor openbaar vervoer. Daarnaast zal het college regelmatig met provincie N-Holland en Connexxion overleggen over de kwaliteit en veiligheid van de busroutes, vooral die langs scholen voeren.

---

<sup>7</sup> CROW-publicatie 141 "OV-vriendelijke infrastructuur"

## 5. Langzaam verkeer

### Visie

Het college wil het fietsgebruik stimuleren. 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 brommers 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

#### ***Brommers op de hoofdrijbaan***

Het college zal verkeersbesluiten nemen waardoor brommers verplicht aangewezen zullen zijn op de hoofdrijbaan voor 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 zal het college hieraan prioriteit geven en open staan voor creatieve oplossingen. 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 en Moleneind, te smalle fiets suggestiestroken 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***

Het college zal onderzoeken of zogenaamde snelfietspaden mogelijk zijn. Dit zijn fietspaden die de kernen verbinden en eventueel dwars door natuurgebieden lopen. Die verkorten de reistijd, zullen het fietsgebruik stimuleren en mogelijk meer toeristen aantrekken. Brommers horen hier niet op, met uitzondering van snorfietsen.

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

Het college zal bij groot onderhoud van bestaande fietspaden en de aanleg van nieuwe fietspaden kiezen voor skeelvriendelijk asfalt.

## 6. Financiële haalbaarheid

Van de voorgestelde maatregelen is nagegaan of deze reeds zijn opgenomen in het huidige Investeringsprogramma of in het nieuwe IP 2012-2015 zullen moeten worden opgenomen.

Maatregelen waarvoor al financiële dekking bestaat zijn:

\* *PM: dit wordt in de definitieve versie opgenomen*

\*

\*

Voor de overige onderdelen zal de gemeenteraad in de komende jaren, wanneer deze aan de orde komen, extra financiële ruimte moeten creëren.