

RAPPORT

Reactienota zienswijzen

Veilig, Duurzaam & Vooruit
Mobiliteitsplan Wijdemereren 2045

Klant: Gemeente Wijdemereren

Referentie: BG9689

Status: 0.3 /S0

Datum: 20 juli 2022



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Reactienota zienswijzen

Ondertitel: Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045
Referentie: BG9689
Status: P01.01/S0
Datum: 20 juli 2022
Projectnaam: Mobiliteitsplan Wijdmeren
Projectnummer: BG9689
Auteur(s): Peter Nijhout, Jelmer Droogsma

Opgesteld door: Jelmer Droogsma

Gecontroleerd door: Peter Nijhout

Datum:

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Context	2
1.2	Participatieproces	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Beantwoording zienswijzen	3
3	Overzicht zienswijzen	5

Bijlage: bundel zienswijzen

1 Inleiding

1.1 Context

Wijdemereren wil een leefbare en duurzame gemeente zijn, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is en toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers zijn gewaarborgd. In het Mobiliteitsplan zijn de visie en doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid vastgelegd. De visie en doelstellingen zijn uitgewerkt in wensbeelden per vervoerswijze. Daaruit volgt dat diverse maatregelen genomen moeten worden om de netwerken te realiseren. Deze maatregelen zijn uitgewerkt in het uitvoeringsplan. We komen hierin tegemoet aan veelgehoorde verkeersklachten over snelheid, parkeren en fietsers. Met dit plan zullen we in de komende jaren namelijk meer wegen van 50km/u terug te brengen naar 30km/u. We kiezen voor meer ruimte voor de fietsers en zullen bij herinrichtingen van buurten betere parkeervoorzieningen inclusief laadpalen verzorgen. Ook zullen we het nachtelijke vrachtverkeer op bepaalde wegen gaan weren.

1.2 Participatieproces

Voor het Mobiliteitsplan Wijdemereren is in alle fases participatie met de omgeving geweest. Bij de start van het project (januari 2020) is een online inventarisatie gehouden waarin alle bewoners hun wensen en knelpunten op het gebied van verkeer op een kaart konden invullen. Hier zijn 1.106 reacties ingevuld. Daarnaast is elk deelproduct besproken met de klankbordgroep, waarin diverse lokale belanghebbendenorganisaties vertegenwoordigd waren. In november 2021 heeft er vervolgens een uitgebreide participatieronde plaatsgevonden op basis van de bevindingen in Deel A & B. Na terugkoppeling van de reacties (363 reacties) en verwerking in het Mobiliteitsplan Wijdemereren 2045 hebben de bewoners de gelegenheid gekregen om een zienswijze op het Mobiliteitsplan in te dienen in de periode van 4 april tot en met 15 mei 2022. Er zijn 33 zienswijzen ingediend en deze zijn verwerkt in deze reactienota. Hierin is aangegeven hoe de zienswijzen zijn verwerkt in het Mobiliteitsplan. Dit plan wordt ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad en ook daar is inspraak mogelijk.

1.3 Leeswijzer

Voor een aantal wegen/ locaties in Wijdemereren zijn meerdere zienswijzen ingediend. In hoofdstuk 2 is beschreven wat de visie en maatregelen zijn die in het Mobiliteitsplan Wijdemereren voor deze wegen/ locaties zijn opgenomen en hoe de zienswijzen over dit onderwerp in het Mobiliteitsplan zijn verwerkt. In hoofdstuk 3 zijn de volledige zienswijzen na te lezen met een specifieke reactie op de vragen en opmerkingen.

2 Beantwoording zienswijzen

Bij de ingediende zienswijzen valt op dat voor enkele wegen meerdere reacties zijn ingediend. In dit hoofdstuk is voor de wegen en locaties die het meest genoemd zijn aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan in het Mobiliteitsplan Wijdemeren 2045. Op de kaart is aangegeven om welke locaties het gaat. Daarnaast zijn in dit hoofdstuk de aanpassingen beschreven die als gevolg van de ingediende zienswijzen zijn doorgevoerd in het Mobiliteitsplan Wijdemeren.



Figuur 1: Overzicht meest genoemde locaties in zienswijzen.

Vrachtverboden (7)

Diverse bedrijven hebben hun zorg uitgesproken over het vrachtverbod op het oostelijke gedeelte van de Middenweg (tussen Nieuw Walden en de Herenweg). Deze bedrijven krijgen een ontheffing voor de Middenweg richting de N523 om bereikbaar te blijven voor vrachtverkeer. Het vrachtwagenverbod op de Middenweg is mede voorgesteld vanwege de beperkte aslast toegestaan op Gele Brug in Ankeveen en de krappe draai bij de Klapbrug, waardoor het risico op onveilige situaties kan ontstaan. De meest veilige route is vanaf de Middenweg naar de N523. Dat de kans aanwezig is dat er meer vrachtverkeer door Nederhorst ten Berg rijdt is meegenomen in de afweging. We handhaven ons voorstel.

Noordereinde (en Zuidereinde) (7)

In diverse zienswijzen zijn zorgen beschreven over de hoeveelheid (vracht)verkeer en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op het Noordereinde en Zuidereinde. Uit de analyses voor het Mobiliteitsplan is gebleken dat gezien het gebruik van deze wegen een functie als gebiedsontsluitingsweg het meest passend is. Hierbij is voorgesteld om voor het Noordereinde te zoeken naar een optimale inrichting voor fietsers, automobilisten, bewoners en natuur. Een goede inrichting van de weg verhoogd de verkeersveiligheid. We handhaven daarom ons voorstel.

Fietspad Kortenhoef (3)

In het mobiliteitsplan is opgenomen om een haalbaarheidsonderzoek te doen naar een fietsverbinding tussen de Kerklaan en Middenweg. De stippellijn waarmee deze verbinding is weergegeven, is alleen als verbindinglijn bedoeld en niet om niet het tracé van de fietsroute aan te geven. In het haalbaarheidsonderzoek wordt één (of meerdere) tracés nader uitgewerkt, waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande bebouwing. In het haalbaarheidsonderzoek moet duidelijk worden wat de impact is van de fietsroute op het Natura 2000 gebied. Uit het onderzoek moet blijken of het mogelijk is om een dergelijke fietsverbinding te realiseren. De beschrijving van deze maatregel is aangescherpt.

Kwakel (3)

In enkele zienswijzen zijn zorgen uitgesproken over de veiligheid op de Kwakel. Op deze weg willen we een officiële 30 km/u zone maken (aanpassen bebording en markering). Er geldt nu alleen een adviessnelheid van 30 km/u. Onder maatregel 39b is nu specifiek benadrukt de maximumsnelheid op de Kwakel verlaagd wordt van 50 km/u naar 30 km/u. De beschrijving van deze maatregel is aangescherpt.

Snelheid van 50 km/u naar 30 km/u (3)

Openbaar vervoer aanbieders en de Brandweer hebben zorgen over het verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u op een aantal wegen in de gemeente. Hierdoor nemen de rijtijden toe. In het Mobiliteitsplan is de maatregel opgenomen dat een snelheidsverlaging alleen wordt doorgevoerd als dit kan binnen de geldende regelgeving. Daarnaast wordt bij de snelheidsremmende maatregelen gekeken naar de mogelijkheden om deze zo vriendelijk mogelijk te maken voor de hulpdiensten en bussen, maar wel effectief voor de auto's. We handhaven daarom ons voorstel.

Beleid provincie Noord-Holland (1)

Deel A van het Mobiliteitsplan is in 2020 opgesteld en behandeld door de gemeenteraad. Inmiddels zijn diverse beleidskaders uit Deel A geactualiseerd of zijn nieuwe, relevante thema's opgekomen in relatie tot verkeer. Op basis van de aangedragen punten in de zienswijze is Deel A geactualiseerd. De visie en doelstellingen van het Mobiliteitsplan Wijdmeren veranderen niet door deze actualisatie maar zijn wel aangescherpt op het gebied van deelvervoer en waterstof.

3 Overzicht zienswijzen

In onderstaand uitgebreide overzicht van de zienswijzen is een antwoord geformuleerd op elke individuele zienswijze. Deze zienswijzen zijn voor burgers geanonimiseerd. Voor de zienswijze van organisaties is wel de organisatie genoemd, niet de naam van de indiener. Zienswijzen nr. 31/32 zijn apart ingediend maar identiek en van 1 adres. In de beantwoording zijn deze zienswijzen samengevoegd.

NR.	Zienswijze	Antwoord
1	<p>Ik beperk mij tot: [a] Horstermeer en [b] 's-Graveland, kruising wegen bij de Smidsbrug.</p> <p>Sub [a]. Het fietspad is inderdaad smal maar door onvoldoende onderhoud is de effectieve breedte minder dan 100% en door gebrek aan handhaving is als gevolg van geparkeerde voertuigen nog minder ruimte beschikbaar. Conclusie: beter onderhouden en beter handhaven in plaats van investeren als adequate maatregelen die beter passen in de beperkte financiële mogelijkheden van de Gemeente Wijdmeren.</p> <p>Sub [b]. Als automobilist en veelvuldig fietser passeer ik de kruising bij de Smidsbrug meermalen per week en dat op diverse tijden van de dag. Ik ervaar de situatie als veilig. Uitsluitend bij rijden door roodlicht door automobilisten en/of fietsers is sprake van onveiligheid. Maar dat ligt niet aan de infrastructuur! Ook bij een rotonde doet zich onveiligheid voor als weggebruikers zich niet aan de verkeersregels houden. Laat dus verkeerde argumenten niet de basis zijn voor een (bewust?) verkeerde beslissing die onnodig slecht uitpakt voor de financiële positie van de gemeente.</p>	<p>Sub [a]. Het fietspad door de Horstermeer vormt een belangrijke schakel binnen het wensnetwerk voor de fietser in de gemeente Wijdmeren en maakt onderdeel uit van het doorfietspadennetwerk in de regio. Daarnaast zien we een toename van de diversiteit aan fietsers op de fietspaden (e-bikes, bakfietsen, wielrenners, et cetera). Om de veiligheid op het fietspad te waarborgen en te voldoen aan de eisen voor doorfietspaden is het noodzakelijk om dit fietspad te verbreden. Door het fietspad te verbreden wordt deze ook beter bereikbaar met onderhoudsvoertuigen en voor het sneeuw- en ijsvrij houden.</p> <p>Sub [b]. Uit diverse, recente, onderzoeken is de conclusie getrokken dat de huidige situatie rond de Smidsbrug verkeersonveilig is, mede als gevolg van wachtrijen voor de verkeerslichten in de spitsuren. Zonder aanpassing van dit kruispunt zijn in Kortenhoef projecten van enige omvang niet mogelijk (bijv. De Meenthof). Uit het haalbaarheidsonderzoek is gebleken dat de onderzochte variant maakbaar en haalbaar is, maar veel tegenstand kent. Daarom wordt in dit Mobiliteitsplan voorgesteld om een project op te starten om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren, beginnend met</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>De beslissing indertijd van de Gemeente Hilversum om een deel van de verkeersproblematiek aldaar op te lossen door verkeer tussen de N201 en N236 over te hevelen naar het Noordereinde en het Zuidereinde is de oorzaak van de verkeersdrukte aldaar! Als er koste wat kost geïnvesteerd moet worden in de kruising, laat de Gemeente Hilversum dan voor de kosten opdraaien.</p>	<p>een blanco ondergrond en met uitgebreide participatie van alle stakeholders.</p>
2	<p>Wij zijn een bedrijf op Middenweg. We hebben regelmatig/ dagelijkse aanvoer, van producten die wij verkopen in onze winkel. Onze burens aan beide kanten hebben zelf vrachtwagens, er zijn een aantal bedrijven gevestigd op de snijplaan (zelfs een koeriersbedrijf) die ook dagelijks aanvoer hebben en dus ook zelf daar zullen moeten rijden. Omdat in het plan staat dat bestemmingsverkeer wel mogelijk is, zal het evengoed een af en aan zijn van vrachtwagens.</p> <p>De bedrijven (als bijvoorbeeld een Cito die wellicht in Ankeveen, of op de Herenweg een bak/ zand zal moeten leveren en nu om zal moeten rijden via de Dammerweg Weesp of Zuidereind 's Graveland... is niet echt praktische oplossing en dan hebben we het nog niet eens over de (verkeers) overlast en milieuonvriendelijke gevolgen van dit ene voorbeeld)</p> <p>Tevens gebeurt het dagelijks dat er vrachtwagens lossen op de Middenweg en zullen moeten keren om dan weer terug richting de N201 te gaan. Dit lukt alleen aan het einde van de Horstermeer (bij driesprong Ankeveen-Herenweg) dit is niet mogelijk bij een verbod en zullen er rare en gevaarlijke situaties ontstaan, bij het draaien op de Middenweg.</p> <p>Een 30 km zone (alleen voor dit stuk) is helemaal een zot plan. Momenteel mag op de hele Middenweg 50 km gereden worden en geldt er een inhaalverbod. Er is een 60km-belijning (suggestiestroken) aangebracht wat het verwarrend maakt voor bestuurders die hier niet bekend zijn. Het is ook al jaren een probleem om te handhaven, met een stuk 30 km wordt het helemaal verwarrend.</p> <p>Het fietspad is ook al jaren een probleem en dit komt met name omdat er niet duidelijk gecommuniceerd wordt met borden, dit hebben we ook al enkele malen aan gegeven. Fietsers steken niet over, omdat er geen duidelijke aanwijzing (meer) staat bij de oversteek en door de 60 km belijning (suggestiestroken) op de weg, denken er een hoop (vreemde) fietsers dat er op de weg gefietst kan worden.</p>	<p>Het vrachtwagenverbod op de Middenweg is mede voorgesteld vanwege de beperkte aslast van de Gele Brug in Ankeveen en de krappe draai bij de Klapbrug, waardoor het risico op onveilige situaties kan ontstaan. De meest veilige route is vanaf de Middenweg naar de N523. Voor bedrijven aan de Middenweg (tussen Nieuw Walden en Herenweg) komt de mogelijkheid om een ontheffing te krijgen voor vrachtverkeer vanaf of naar de N523. We willen dat zoveel mogelijk vrachtverkeer direct naar de provinciale weg gaat (N523 en N201).</p> <p>Door het instellen van het vrachtverbod komt er ruimte om de verblijfsfunctie van dit gedeelte van de Middenweg meer prioriteit te geven boven de verkeersfunctie door hier een 30 km/u regime in te stellen. Het invoeren van een 30 km/u zone kan alleen na een herinrichting van de Middenweg, zodat voor de weggebruiker duidelijk is dat er op een 30 km/u weg wordt gereden.</p> <p>In het Mobiliteitsplan staan alleen de hoofdlijnen voor het verkeer in de hele gemeente. Voor de Middenweg staat op korte termijn groot onderhoud gepland. De verdere uitwerking vindt plaats bij dit onderhoudsproject waarbij uitgebreide participatie mogelijk is. De openbare verlichting maakt geen deel uit van het Mobiliteitsplan,</p> <p>Opstellers mobiliteitsplan zijn bekend met grondwaterproblemen Horstermeer</p>


NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Het fietspad is in een superslechte staat, doordat hij niet schoongemaakt wordt, is hij ondertussen ca 20 -30 cm smaller dan toen hij aangelegd is. Verder brokkelt hij af (omdat er geen schoeiing staat. Hij is nog nooit in de afgelopen 35 jaren, dat hij er ligt opnieuw geasfalteerd of bijgehouden.</p> <p>Er zou aan de Noordkant van de Middenweg een schoeiing geplaatst/vervangen worden, hier is een aantal jaren geleden een begin mee gemaakt, tot Middenweg 51, maar dit is niet afgemaakt. Aan de zuidkant zou ook schoeiing moeten komen tegen het weglopen van de berm en dus ook het fietspad.</p> <p>De verlichting langs de Middenweg is ook SUPER slecht. Elke keer zijn er hele delen van de Middenweg NIET verlicht. Er ligt dan een hele fase uit, (na telefonische melding wordt er vervolgens ook niets mee gedaan).</p> <p>Denk dat het goed is om de huidige problemen eerst eens aan te pakken, een vrachtwagenverbod op een weg als de Middenweg is echt ondenkbaar en niet goed over nagedacht!</p> <p>De bedoeling is om het gedeelte dat aangewezen wordt als 30 km zone, het fietspad te verwijderen en de fietsers op de rijbaan te laten rijden. Dit zal helemaal een probleem worden met het laden en lossen, wat wij momenteel op de weg doen. De fietsers zullen nu over de weg moeten fietsen om de vrachtwagen heen, dit gebeurt momenteel niet, dan kunnen we het fietspad vrij houden tijdens het lossen/laden. Verder zal er een trottoir gerealiseerd worden.... Voor wie??????</p> <p>Nog een laatste vraag, diegene die dit bedacht heeft, is die bekend in de Horstermeerpolder en weet diegene wat voor problemen er hier spelen, met het grondwater, wegen en de problemen (daardoor bijzonder hoge kosten) die er telkens zijn als er geprobeerd wordt hier iets te realiseren????</p>	
3	<p>Ik heb het mobiliteitsplan doorgenomen en wilde nog aangeven dat op het kruispunt middenweg, Stichts end en herenweg heel veel zwaar vrachtverkeer door komt. Deze rijden met name richting 's-Graveland. Het vrachtverkeer dendert door de straten en</p>	<p>Op de Middenweg komt tussen Nieuw Walden en de Herenweg een verbod voor vrachtverkeer. Echter zijn op dit gedeelte van de Middenweg diverse bedrijven gevestigd die bereikbaar moeten blijven</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>nemen vaak stukken stoep of andere verhogingen mee. Ik zie de vrachtwagen ook dubbel moeten steken bij de klapbrug, wat al een gevaarlijk punt is. Het lijkt mij logisch dat dit vrachtverkeer de N-wegen gaat gebruiken richting de A2.</p> <p>Ik weet dat in het mobiliteitsplan 30km zone is opgenomen en zover ik begreep geen bestemmings vrachtverkeer. Mijn vraag is hoe houdbaar dit is? Is het te controleren?</p> <p>Mij lijkt een vrachtwagen verbod een betere oplossing. We willen toch niet dat ze via de driesprong in Ankeveen door denderen naar 's-Graveland om vervolgens door Bussum en Naarden te denderen.</p> <p>Daarnaast wilde ik meegeven dat er op de here weg 60 gereden mag worden. Geloof mij maar dat er heel veel auto's en motoren het gas helemaal intrappen op dit rechte stuk. Dit levert gevaar en geluidsoverlast op. Een drempel halverwege oid zou een mooie oplossing zijn.</p> <p>Kortom ik denk dat dit snel opgelost moet worden om verdere schade aan huizen en wegen te voorkomen.</p>	<p>voor vrachtverkeer. Daarom kunnen deze bedrijven een ontheffing aanvragen voor vrachtverkeer vanaf of naar de N523. Op deze manier wordt gestimuleerd dat vrachtverkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de N-wegen binnen de gemeente richting o.a. de A2 en de A1.</p> <p>Het is een 30 km/zone met alleen bestemmingsvrachtverkeer Handhaven/controleren is mogelijk aangezien alleen vrachtwagens met een ontheffing hier mogen rijden.</p> <p>Een vrachtwagenverbod is hier juist ingesteld. Het gedeelte van de Herenweg tussen de Middenweg en Noordereinde, waar momenteel 60 km/u gereden mag worden, staat niet bekend als knelpunt met extreme snelheidsoverschrijdingen. Daarom zijn hier geen maatregelen voorgesteld.</p>
4	<p>Bij dit plan zijn een paar dingen waar niet geheel over nagedacht is. Op pagina 69 lees ik: een vrachtverbod op het oostelijk deel van de Middenweg. Dit levert vrijwel geen extra reistijd op voor het vrachtverkeer.</p> <p>Ik snap dat het plan is om alles via de N201 te laten gaan. Maar wat als je vanaf de Middenweg naar Ankeveen moet? Dan ga je dus door het centrum van Nederhorst!! Dammerweg-Loodijk-Noordereinde-Herenweg, Ankeveen. En je moet weer terug naar het bedrijfsadres, bijvoorbeeld Machineweg. Geen extra reistijd??? Normaal ben je er binnen 10 minuten.....</p> <p>Geen extra belasting voor het centrum van Nederhorst? Auto's die moeten keren om hun rit te vervolgen. Waar?? Nieuw Walden dan maar een extra rondje draaien?</p> <p>Veiligheid op een 30km zone op het oostelijk deel van de Middenweg? Ze rijden nu al de vouwen uit je broek dus dat wordt echt niet beter met een 30 km zone.</p>	<p>In het grotere netwerk levert het vrachtverbod op het oostelijk gedeelte van de Middenweg vrijwel geen extra reistijd op, maar lokaal kan dit effect wel optreden.</p> <p>Dat de kans aanwezig is dat er meer vrachtverkeer door Nederhorst ten Berg rijdt is meegenomen in de afweging. Vrachtverkeer dat op bestemmingen langs de Middenweg moet zijn kan keren op de bestemming langs de Middenweg of op Nieuw Walden</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Fietspad komt daar te vervallen dus de fietsers rijden op de weg. Moeten OM de vrachtwagens heen die er staan te laden of te lossen. Hoe komen deze vrachtwagens weer terug op hun route? Achteruit de Middenweg af, Nieuw Walden in om daar een rondje te rijden??</p> <p>Extra belasting voor de Middenweg omdat nu het vrachtverkeer heen EN terug over de Middenweg moet.</p> <p>Terwijl er bij de telling op het Noorder en het Zuidereind, een uitslag was die reuze meeviel! (zie rapport)</p> <p>Ik denk dat hier de plank wordt misgeslagen.</p> <p>Via N201 naar Hilversum, die al jaren bezig is om het vrachtverkeer van de Diepedaalselaan te weren....</p>	<p>Door het instellen van het vrachtverbod komt er ruimte om de verblijfsfunctie van dit gedeelte van de Middenweg meer prioriteit te geven boven de verkeersfunctie door hier een 30 km/u in te stellen. Het invoeren van een 30 km/u zone kan alleen na een herinrichting van de Middenweg, zodat voor de weggebruiker duidelijk is dat er op een 30 km/u weg wordt gereden.</p> <p>De Diependaalselaan in Hilversum is een weg met een gebiedsontsluitende functie en hier past vrachtverkeer beter op een weg met een verblijfsfunctie.</p>
5	<p>Algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> In september 2021 hebben Provinciale Staten het 'Perspectief Mobiliteit' vastgesteld. Dit zijn de algemene beleidsuitgangspunten van de provincie op het gebied van mobiliteit. We adviseren om deze op te nemen als relevant beleidskader, maar ook om jullie visie te toetsen op de uitgangspunten die hierin worden benoemd. Met name zien we graag hoe de gemeente Wijdemeren de komende jaren ook inzet op het verminderen, veranderen en verbeteren van slimme, schone en veilige mobiliteit. Goede aansluiting op deze uitgangspunten vergroot de kans op interoperabiliteit tussen mogelijkheden en doelstellingen bij de provincie en gemeente. <p>Op te nemen uitgangspunten beleidskaders:</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Klimaat en stikstof</u>: De klimaatopgave en stikstofproblematiek staan nu niet benoemd in hoofdstuk 3. Klimaatakkoord, Klimaatwet en stikstof zijn wettelijke kaders die ook voor mobiliteit gelden. Hoe houdt de gemeenten hier rekening mee? <u>Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland</u>: de inzet en menukaart met maatregelen voor het verminderen van uitstoot door mobiliteit. <u>Verkeersveiligheid</u>: Als de bronnen worden toegevoegd en naar concrete proactieve maatregelen wordt verwezen, dan lijkt me goed "Contouren Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030 Gooi en Vechtstreek" toe te voegen. <u>Actieve mobiliteit</u>: In het Perspectief Mobiliteit wordt ingezet op een mobiliteitstransitie naar duurzame en actieve vervoerwijzen. Deze Actieagenda vormt de uitvoeringsagenda op het gebied van Actieve Mobiliteit vanuit dit perspectief. 	<p>Deel A van het Mobiliteitsplan is in 2020 opgesteld en behandeld in de gemeenteraad van Wijdemeren. Inmiddels zijn diverse beleidskaders geactualiseerd of zijn beleidskaders opgesteld voor actuele ontwikkelingen. Op basis van deze zienswijze is Deel A geactualiseerd waarbij verouderde gedeeltes zijn bijgewerkt en relevante extra beleidskaders zijn toegevoegd.</p> <p>Binnen het Mobiliteitsplan Wijdemeren staat het verbeteren van de leefbaarheid en duurzaamheid voorop, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers zijn gewaarborgd. Een subdoelstelling is het stimuleren van duurzame mobiliteit. Bij duurzame mobiliteit wordt met name ingezet op het stimuleren van het fietsgebruik (lees actieve mobiliteit), onder andere door het verbeteren van de fietspaden, en zijn diverse onderzoeken voor het openbaar vervoer benoemd.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Slimme en Schone Logistiek</u>: Deze agenda vormt als uitwerking van de kaders van de Omgevingsvisie NH2050 en het Perspectief Mobiliteit ons handelingskader voor het goederenvervoer en logistieke mobiliteit. Met deze Agenda Slimme en Schone Logistiek bepalen we onze koers en onze nieuwe acties voor deze sector leggen we de basis om samen met onze partners te werken aan een toekomstbestendig, schoon en efficiënt logistiek systeem. • <u>Focus Smart Mobility</u>: De manier waarop we reizen verandert door (autonome) technologische ontwikkelingen, ander reisgedrag, de energietransitie en de verstedelijkings- en woningbouwopgaven. Met Smart Mobility maken we dit inzichtelijk en creëren we oplossingen die bijdragen aan de opgaven uit het Perspectief Mobiliteit. <p>Mobiliteitstransitie</p> <ul style="list-style-type: none"> • De 'mobiliteitstransitie' wordt niet expliciet benoemd. In het Klimaatakkoord zijn doelstellingen afgesproken over het verminderen van autokilometers en het verduurzamen van mobiliteit. In den brede wordt op deze onderwerpen wel ingegaan, maar meer als trends dan dat hier expliciet wordt ingezet op slimmere en schonere mobiliteit in de gemeente. • Verkeer is gedrag, maar de gemeenten zet niet in op gedragsbeïnvloeding. Bijvoorbeeld de 'spaarpaal' is een mooi voorbeeld van meer verkeersveiligheid door nudging (<u>Samen sparen voor een buurtinitiatief door veilig te rijden - Provincie Noord-Holland</u>). • M.b.t. data en digitalisering: de komst van de nieuwe systemen in de auto's dwingt de gemeente om hun straten naar 30km straten bij te stellen. Met het ISA systeem (auto past de snelheid aan wat op de verkeerborden te zien is), kun je de verkeersveiligheid echt een handje helpen. • Veel proactiever inzetten op terugdringen autogebruik via ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente accepteert nu dat mensen meer auto's hebben dan waar de omgeving op berekend is. De gemeente kan veel actiever de omgeving inrichten voor het tegengaan van onnodig autogebruik. O.a. door versterken fietsinfrastructuur t.o.v. auto infrastructuur, verkeerscirculatiemaatregelen, verminderen van de parkeernorm, etc. • Soms is autogebruik en -bezit noodzakelijk. Waar mogelijk willen we verduurzaming van het wagenpark zoveel mogelijk faciliteren. Hiervoor is een aanpak nodig voor de laadinfrastructuur. In hoofdstuk 5 wordt benoemd dat er een laadaanpak is, maar of dat afdoende is, is onduidelijk. Ook de prognose is onduidelijk. 	<p>Gemeente Wijdmeren zet ook in op gedragsbeïnvloeding door acties van VVN (Veilig Verkeer Nederland) en het project Doortrappen</p> <p>Terugdringen van autogebruik of verlagen van de parkeernorm is in de gemeente Wijdmeren geen speerpunt, mede omdat de kwaliteit van het openbaar vervoersysteem in een gemeente die bestaat uit dorpen te wensen overlaat en er een voor een grote kwaliteitsslag geen financiële dekking is.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Stimuleren Duurzame Mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> Weinig ambitie op dit onderwerp terwijl er een groot parkeerprobleem is, dus zou een mooie kans zijn om te kijken vanuit de ambitie stimuleren duurzame mobiliteit om iets te doen aan die parkeerdrukke. Aan de slag met werkgeversaanpak om mobiliteit te verminderen Verduurzaming eigen inkoop/aanbesteding voertuigen kan zorgen voor een 'voorbeeldfunctie' van de gemeente voor bedrijven en particulieren. <p>Actieve mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> De Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 is het beleidskader van de provincie Noord-Holland en daarin werken we graag samen met de gemeenten om dit te realiseren. Vaststelling op 23 mei in de Staten. Stukken hier te vinden. De provincie Noord-Holland gebruikt i.p.v. langzaam verkeer bij voorkeur de term actieve mobiliteit. Deze term benadrukt de gezonde aspecten en is breder toepasbaar op alle verschillende vormen van actieve mobiliteit die denkbaar zijn (zoals de niet zo langzame E-bikes). Een toelichting staat ook in de actieagenda. Bij de business case kop op p. 30 zou een verwijzing naar de zes prioritaire doorfietsroute en het rapport mooi zijn. In de visie wordt de term snelfietsroutes gebruikt. Wij gebruiken bij voorkeur de term doorfietsroutes omdat deze beter beschrijft welke doelstelling we hebben: ononderbroken en veilige routes i.p.v. zo snel mogelijke routes. Op p. 41v staat dat het autobezit afneemt en dat hoort te zijn dat het toeneemt. Dit is de trend die wij (helaas) zien in Noord-Holland en in de Gooi en Vechtstreek. <p>Openbaar Vervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> In de visie staat dat deelvervoer een goed mogelijk alternatief is voor OV. Wij zien ook de voordelen van deelmobiliteit als aanvulling op het OV – voor zowel de first- en last mile als aanvulling. <p>Verkeersveiligheid</p> <ul style="list-style-type: none"> De verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom neemt sterk toe als de maximumsnelheid op maximaal 30 km/h is. In veel gemeenten wordt dit ook als uitgangspunt opgenomen binnen de bebouwde kom. We moedigen gemeenten aan om dit over te nemen en ook infrastructuur zodanig in te richten dat automobilisten zich ook aan de maximumsnelheid houden. 	<p>Het verduurzamen van het gemeentelijk wagenpark is een lopende ontwikkeling.</p> <p>De gemeente Wijdemeren werkt graag samen met de provincie Noord-Holland op het gebied van actieve mobiliteit. Deel A van het mobiliteitsplan wordt hierop aangescherpt. Termen langzaam verkeer (fietsers en voetgangers en ook landbouw verkeer) en actieve mobiliteit waarbij geldt "bewegen is gezond" worden nader toegelicht. In de rapportage is de term doorfietsroutes nu zo consequent mogelijk toegepast.</p> <p>De tekst over autobezit is aangescherpt</p> <p>Deze aanvulling wordt toegevoegd.</p> <p>De gemeente zet in op meer 30 km/uur binnen de kom in het Mobiliteitsplan</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<ul style="list-style-type: none"> Pak het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 inclusief de UvR Kleine Infrastructuur van ons aan om alle 30km/u wegen veilig in te richten. Hierbij wordt al 90% van alle projecten mee bekostigd! Gemeenten hoeft dan maar 10 % bij te leggen. M.b.t. data en digitalisering: de komst van de nieuwe systemen in de auto's dwingt de gemeente om hun straten naar 30km straten bij te stellen. Met het ISA systeem (auto past de snelheid aan wat op de verkeerborden te zien is), kun je de verkeersveiligheid echt een handje helpen. Hiervoor is bebording wel noodzakelijk. <p>Slimme logistiek</p> <ul style="list-style-type: none"> Inzetten op gebundelde levering van producten bij de horeca. Die wordt vaak door veel verschillende voertuigen per bedrijf bevoorrad. Door de bedrijven te faciliteren kan er gezamenlijk bevoorrad worden, met minder verkeersbewegingen tot gevolg. 	<p>De subsidie m.b.t. de SPV projecten geldt alleen voor de uitvoeringskosten. Bij een SSK-raming blijft er dan nog 60% over voor de gemeente om te financieren.</p> <p>ISA is nu genoemd in Mobiliteitsplan</p> <p>Gebundelde levering is relevant voor (historische) binnensteden en minder toepasbaar in de verspreid liggende horeca gelegenheden in Wijdemeren</p>
6	 <p>Vrachtwagenverbod Ingezonden brief</p> <p>In het Mobiliteitsplan van Wijdemeren wordt er aangegeven dat er vanaf Nieuw Walden tot en met driesprong Ankeveen – Herenweg een vrachtwagenverbod plus 30 km-zone gaat komen. Dit is om het Noorder-einde te ontlasten (!) Het betekent concreet het volgende: Als er een vrachtauto, zeg als voorbeeld even Cito, een containerbak moet brengen naar Ankeveen. Die moet dan via het centrum Nederhorst, Dammerweg, Loodijk, 's- Graveland Noordereinde, Herenweg naar Ankeveen. En terug natuurlijk weer dezelfde weg. Over de bruggen in Ankeveen en de brug op het Zuidereind mogen geen vrachtauto's (as last= 6 ton ofzo?) overheen. Dit geldt natuurlijk niet alleen voor Cito, maar voor heel veel onderne-</p> <p>mers hier in de Horstermeer en natuurlijk voor de aanlevering, bevoorrading in de Horstermeer. Die zullen allemaal door het centrum van Nederhorst den Berg moeten rijden. Zo er nog vele voorbeelden... 15 mei kunt u zienswijzen dienen tegen dit plan.</p> <p><i>Lucia Hogenberg, Nederhorst den Berg</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Daarom vraag ik u het vrachtwagen verbod op de Herenweg te herzien vanwege het niet voorziene waterbed effect van zwaar verkeer door Nederhorst Centrum. Verkeerskundige simulatie te maken van effectief voorgestelde maatregel het vrachtwagen verbod op de Herenweg 	<p>We stellen in het Mobiliteitsplan voor dat op de Middenweg tussen Nieuw Walden en de Herenweg een verbod voor vrachtverkeer komt. Echter zijn op dit gedeelte van de Middenweg diverse bedrijven gevestigd die bereikbaar moeten blijven voor vrachtverkeer. Daarom kunnen deze bedrijven een ontheffing aanvragen voor vrachtverkeer vanaf of naar de N523. Op deze manier wordt gestimuleerd dat vrachtverkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de N-wegen binnen de gemeente. Wij verwachten ook dat een gedeelte van het vrachtverkeer via Nederhorst den Berg naar de N236 rijdt. Wij vinden dat dat opweegt tegen de voordelen van deze afsluiting voor vrachtwagens.</p> <p>Het vrachtwagenverbod op het oostelijke gedeelte van de Middenweg is mede voorgesteld vanwege de beperkte aslast van de Gele Brug in Ankeveen en de krappe draai bij de Klapbrug, waardoor het risico op onveilige situaties kan ontstaan.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
7	<p>Naar aanleiding van het Mobiliteitsplan Wijdmeren, wil TransDev enkele zienswijzen indienen.</p> <p>TransDev is doende om de nieuwe OV-concessie Gooi en Vechtstreek in te richten. Dit gaat in overleg met de provincie Noord-Holland. De gemeenten en consumentenorganisaties krijgen de gelegenheid te adviseren op de plannen. Daartoe is een Concept-Vervoerplan 2023 opgesteld. In dit plan staan de geplande aanpassingen in het lijnennet beschreven. In het kort komt het hier op neer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lijn 104: voorgesteld wordt de route van lijn 104 in te korten in Nieuw-Loosdrecht (via de Nootweg). Door een kortere lus te rijden door Nieuw-Loosdrecht kunnen meer straten als 30 km zone worden ingericht met minder complicaties voor het OV. Een uitbreiding van de route via de rondweg bij Ter Sype is niet haalbaar in het nieuwe netwerk. • Lijn 105: lijn vervalt. • Lijn 106: lijn blijft gehandhaafd waarbij nu sinds enkele jaren via Horstermeer wordt gereden. Het instellen van 30 km zones kan tot gevolg hebben dat de route gestrekt moet worden zodat reizigers verder moeten lopen om een bushalte te bereiken. Lijn 106 wordt tussen Hilversum en Kortenhoef aangevuld met lijn 6. <p>Tenslotte wil TransDev oproepen om het instellen van een 30 km regime (Erftoegangsweg 30) op OV-routes niet in te stellen en de nieuwe GOW30 tot een minimum te beperken. Om het autoverkeer op 30 km per uur te krijgen, zijn vaak forse maatregelen nodig. Maatregelen die voor de grotere en zwaardere bussen vaak onverteerbaar zijn. Het CROW adviseert in deze om op OV-routes spaarzaam om te gaan met snelheidsremmers zoals plateaus. En om geen drempels toe te passen. {OV-organisatie} gaat in de nieuwe concessie alle ritten uitvoeren met elektrisch aangedreven bussen. Deze stille bussen leveren minder hinder op voor omwonenden. Maar de bussen zijn zwaarder (hogere asdruk) zodat drempels meer klachten opleveren vanwege trillingen.</p>	<p>Het verlagen van de snelheid op gedeeltes van busroutes zorgt inderdaad voor een langere reistijd. Wijdmeren maakt in de wegategorisering de keuze tussen de bestaande wegtyperingen binnen de bebouwde kom: gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur of erftoegangsweg 30 km/uur. Over de mogelijk nieuwe wegcategorie gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur is nu nog teveel onzekerheid. Om die reden is lijn 104 geprojecteerd op de weg om Loosdrecht heen die een snelheidsregime van 50 km/uur houdt. Vanuit de gemeente Wijdmeren is dat het wensbeeld; verzorgingsgebied blijft minimaal gelijk en de bus kan 50 km/uur blijven rijden</p> <p>Gemeente Wijdmeren is er geen voorstander van dat lijn 105 vervalt.</p> <p>Gemeente Wijdmeren gaat er vanuit dat lijn 106 de huidige route kan blijven rijden. De 30 km-zones worden voorgesteld vanwege de verkeersveiligheid. De route van lijn 106 is sterk ingekort door nu over de Middenweg te rijden i.p.v. over de N201. De voorgestelde 30 km zones betekenen t.o.v. de vorige route nog steeds tijdswinst.</p> <p>Bij het nemen van snelheidsremmende maatregelen op de erftoegangswegen 30 km/uur waar ook een bus op rijdt wordt gekeken naar mogelijkheden om de maatregelen op een zodanige manier uit te voeren dat de bus er weinig last van heeft, maar dat de snelheid van het autoverkeer wel geremd wordt. Op deze manier is de reis met de bus zo comfortabel mogelijk. Dit geldt voornamelijk voor lijn 122. De basiskenmerken wegontwerp worden toegepast.</p>
8	<p>Middels deze email willen wij bezwaar maken tegen het Mobiliteitsplan Wijdmeren met betrekking tot punt 10.2, betreffende het 'Op het oostelijke gedeelte van de Middenweg</p>	<p>Op de Middenweg komt tussen Nieuw Walden en de Herenweg een verbod voor vrachtverkeer. Echter zijn op dit gedeelte van de</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>(tussen Nieuw Walden en de Herenweg) wordt een verbod voor vrachtverkeer ingevoerd (4b) en de snelheid verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u (4c)'. Wij zijn een transportbedrijf gevestigd op de Middenweg, te Nederhorst den berg en maken dagelijks gebruik van het oostelijke gedeelte van de Middenweg(tussen Nieuw Walden en de Herenweg) voor, onder andere, een van onze klanten gevestigd te 's-Graveland. Wij laden en lossen hier dagelijks meerdere vrachten en indien het mobiliteitsplan wordt doorgezet zou dit betekenen dat wij genoodzaakt zijn om door het centrum van Nederhorst den Berg te rijden, via de Dammerweg, Loodijk naar 's-Graveland en hier aanzienlijk langer over zullen doen, mocht het oostelijke gedeelte van de Middenweg een vrachtwagen verbod hebben. Dit is zeer nadelig voor ons bedrijf en onze klanten. Tevens wordt het centrum van Nederhorst den Berg hierdoor extra belast door al het vrachtverkeer en kan dit voor hinder binnen het centrum zorgen. Wij hebben geen bezwaar tegen de invoer van de 30 km/u op het oostelijke gedeelte van de Middenweg.</p>	<p>Middenweg diverse bedrijven gevestigd die bereikbaar moeten blijven voor vrachtverkeer. Daarom kunnen deze bedrijven een ontheffing aanvragen voor vrachtverkeer vanaf of naar de N523. Op deze manier wordt gestimuleerd dat vrachtverkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de N-wegen binnen de gemeente. Het is niet uit te sluiten dat een gedeelte van het vrachtverkeer via Nederhorst den Berg naar de N236 rijdt. Het vrachtwagenverbod op het oostelijke gedeelte van de Middenweg is mede voorgesteld vanwege de Gele Brug in Ankeveen (beperkte aslast toegestaan) en de krappe draai bij de Klapbrug, waardoor het risico op onveilige situaties kunnen ontstaan.</p>
9	<p>Op 30 maart 2022 is via het Weekblad Wijdmeren het concept Mobiliteitsplan Duurzaam, Veilig & Vooruit met als ondertitel Mobiliteitsplan 2045 Wijdmeren gepubliceerd. Met deze brief wil ik mijn zienswijze hierop bij u indienen. Eerst wil ik benadrukken dat het concept-plan een leesbaar en ook goed onderzoek omvat met een aantal concrete aanbevelingen, waarvoor veel waardering. Het leest als een gedegen en onderbouwd fundament voor een door de gemeente vast te stellen langetermijnvisie voor wat betreft de mobiliteit binnen de gemeente Wijdmeren. Ook veel waardering voor de opzet ervan, mede gelet op de complexe omgeving van de gemeente Wijdmeren met veel grond, water en kleine kernen. Desalniettemin dien ik een zienswijze in dat gericht is op mijn directe omgeving in 's-Graveland. In onderhavige zienswijze, verzoek ik u een aanpassing van genoemde</p>	

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>concept Mobiliteitsplan Duurzaam, Veilig & Vooruit met als ondertitel Mobiliteitsplan 2045 Wijdmeren ten aanzien van de volgende onderwerpen. Na een korte schets van het ontstaan van 's-Graveland (voor een goed begrip van de situatie), wordt onderstaand nader ingegaan op de verschillende onderwerpen resp. voorgestelde aanpassingen. Deze voorgestelde aanpassingen kunnen als losse onderwerpen gelezen worden, maar is met name bedoeld als één totaal onderwerp dat in onderlinge samenhang met elkaar is verbonden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rekening houden met het beleid van omliggende gemeenten. 2. Rekening houden met het beschermd stads- en dorpsgezicht. 3. Wijziging van de status van het Noordereinde als gebiedsontsluitingsweg. 4. Minder verkeer. 5. Verkeer langzaam rijden. 6. Betere verkeersveiligheid. 7. Voldoende openbare parkeergelegenheid. 8. Wijziging van voorgestelde maatregelen Noordereinde. <p>Context</p> <p>Het huidige 's-Graveland bestaat bijna 400 jaar. Feitelijk is dit ontstaan vanuit een aantal rijke Amsterdammers die in 1625 deze buurt wilde ontginnen, ten koste van de erfgooiers (de gebruikers van de grond). Met deze ontginning is de basis gelegd voor de huidige structuur dat in deze 400 jaar nagenoeg ongewijzigd is gebleven, namelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> + een stratenplan, bestaande uit twee oude, rechte straten: het Noordereinde en het Zuidereinde; + aan de ene kant hiervan zijn de beroemde landgoederen en buitenplaatsen gebouwd; + aan de andere kant ervan zijn woningen gebouwd voor het personeel (om in te wonen), winkels, cafés, wasserijen, etc, etc. + aan de achterzijde van deze woningen ligt de 's-Gravelandse Vaart voor de destijds belangrijke vaart van veerdiensten, trekschuiten en andere boten. <p>Destijds was het Noordereinde en het Zuidereinde ontworpen voor het verkeer van eertijds, vooral het paard en wagen. De eerste ca 350 jaar van 's-Graveland was geen sprake van auto's, parkeren of vergelijkbare mobiliteitsproblemen. Tijdens de opkomst van</p>	

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>het autogebruik ná de Tweede Wereldoorlog heeft dit geleid tot de huidige verkeersintensiteit, zoals ook in het rapport is geduid. Ondank deze enorm toegenomen mobiliteit, is genoemde stratenplan nooit aangepast. Zo zijn de straten en de breedte van deze straten niet gewijzigd, noch vele andere faciliteiten. In dit kader wordt ook opgemerkt dat de bomen, de huizen, etc ook nooit zijn aangepast aan de gewijzigde omstandigheden. Dit leidt onder meer tot vroege sterfte van bomen, scheuren in huizen, etc.</p> <p>Samenvattend kan geconcludeerd worden dat de straten van 's-Graveland ontworpen zijn voor het verkeer van vier eeuwen geleden en derhalve niet voor de huidige tijdsgeslacht. De huidige structuur van 's-Graveland inclusief de breedte van de wegen, fietspaden, ligging van huizen, etc. is namelijk NIET gewijzigd in de loop van de eeuwen, terwijl het verkeer in de afgelopen decennia WEL is veranderd namelijk sterk is toegenomen. Dit heeft als consequentie dat bewoners van 's-Graveland veel hinder ondervinden van deze verkeersoverlast dat met name bestaat uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> + overlast uit hoofde van veel verkeer; met name niet-lokaal verkeer; + overlast uit hoofde van trillingen van het verkeer, waardoor alle huizen scheuren vertonen. In dit kader wordt opgemerkt dat de meeste huizen in 's-Graveland vlakbij de weg zijn gebouwd. De meeste huizen zijn al erg oud en niet gebouwd met heipalen oid. Met name bij het (te zware) vrachtverkeer en (te lege) bussen resulteert dit in een golf van trillingen aan de oppervlakte. Dit leidt tot scheuren in alle huizen van 's-Graveland als ook letterlijk trillen op het bed, op de stoel, etc. + milieu-overlast zoals bovenmatig stikstof, bovenmatig fijnstof en veel geluidshinder; + natuur (zoals de bomen) die veel te lijden hebben van het drukke verkeer zoals stikstof. <p>In het verlengde van het voorgaande wordt vastgesteld dat in de gemeente Wijdmeren in de afgelopen jaren géén wegen erbij zijn gekomen. Enerzijds is het verkeer wel toegenomen, terwijl anderzijds geen asfalt erbij is gekomen. Deze mismatch leidt tot onder meer diverse verkeersproblemen. Het is dan ook te waarderen dat onderhavige rapport is opgesteld. Desalniettemin wordt in het rapport onvoldoende concrete maatregelen voorgesteld om het verkeer te verminderen en te verlangsamen.</p> <p>Voorts wordt opgemerkt dat het aantal openbare parkeerplaatsen niet is toegenomen. Sterker nog, in 's-Graveland zijn er nauwelijks openbare parkeerplaatsen, anders dan op de stoep (wat veel wordt gedaan). Met de toename van het verkeer, terwijl het wegennet</p>	

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>niet is aangepast, wordt geconstateerd dat het aantal (openbare) parkeerplaatsen ook niet is toegenomen in de afgelopen eeuwen.</p> <p>Ad 1. Rekening houden met het beleid van omliggende gemeenten In het concept Mobiliteitsplan Duurzaam, Veilig & Vooruit met als ondertitel Mobiliteitsplan 2045 Wijdmeren wordt uitsluitend en exclusief ingegaan op de gemeente Wijdmeren. Dit brengt met zich mee dat niet expliciet wordt ingegaan op het beleid van omliggende gemeenten, dat mogelijk van invloed is op het gepresenteerde mobiliteitsplan. Een voorbeeld hiervan is de gemeente Hilversum dat al jarenlang een bewust en structureel beleid voert om met name het vrachtverkeer te weren uit de gemeente Hilversum, zodat de gemeente Wijdmeren in het algemeen en 's-Graveland (i.c. Noordereinde en Zuidereinde) in het bijzonder relatief veel autoverkeer waaronder relatief veel vrachtauto's krijgt te verwerken. Veel verkeer in Wijdmeren is dus het gevolg van beleid van omliggende gemeenten zoals de gemeente Hilversum. Verzocht wordt dus om hiermee wel rekening te houden, met als doel om niet als "afvoerputje" te dienen van andere, omliggende gemeenten.</p> <p>In de afgelopen jaren zijn in de gemeente Hilversum al meerdere straten afgesloten voor het vrachtverkeer. Laatstgenoemde vindt dan vanzelf haar wegen door de gemeente Wijdmeren. Gelet op het beleid en de plannen van de gemeente Hilversum, is de kans reëel en groot dat de gemeente Hilversum in de periode tot 2045 meer wegen zal afsluiten zoals de "doorvoerweg" Diependaalselaan. De gemeente Hilversum spreekt in haar "Mobiliteitsvisie 2040" onder meer over een "autoluw" centrum en "minder vrachtverkeer over de buitenring en de Diependaalselaan". Eén en ander betekent dat dit verkeer nog veel meer door de gemeente Wijdmeren zal komen te rijden.</p> <p>Ook in bijvoorbeeld de gemeente Bussum zijn straten inmiddels afgesloten voor (nachtelijk) vrachtverkeer. Kijkend naar het "Mobiliteits- en parkeervisie Gooise Meren 2040" stel ik vast dat de gemeente Gooise Meren expliciet ook een parkeervisie heeft ontwikkeld. Ook willen zij de kernen autoluw én zero emissiezones maken alsmede een apart beleid inzake een "EU Actieplan Geluid", voor een breed en beter leefbaarheid van de gemeente. Daarnaast lees ik over snelheidsverlagingen van 50 naar 30 kilometer per uur én over diverse innovatieve initiatieven. Ook dit beleid is gericht op het terugdringen van het snelle verkeer én van vrachtauto's, ten gunste van de leefbaarheid van de stad</p>	<p>Ad 1. Rekening houden met het beleid van omliggende gemeenten In Deel A van het Mobiliteitsplan zijn in hoofdstuk 3 de beleidskaders beschreven van de nationale overheid, maar ook de provinciale en regionale beleidskaders zijn in dit hoofdstuk beschreven. Zodoende is ook rekening gehouden met het beleid van de omliggende gemeenten, waarvan Hilversum het belangrijkste is.</p> <p>Met de gemeente Hilversum is regelmatig overleg op het gebied van verkeerskundige zaken en mogelijke maatregelen in de gemeente Hilversum zijn zeker onderwerpen die besproken (en ook afgestemd) worden.</p> <p>Elke gemeente streeft naar minder vrachtverkeer. Het streven van minder vrachtverkeer over de buitenring waaronder de Diependaalselaan betekent niet direct dat dit vrachtverkeer dan door de gemeente Wijdmeren gaat rijden. Daar komt bij dat binnensteden en bedrijventerreinen bereikbaar moeten blijven ook met vrachtverkeer. De kans is aanwezig dat door maatregelen in Hilversum er meer vrachtverkeer door Wijdmeren gaat rijden, maar om dit te voorkomen of te beperken wordt regelmatig overleg gevoerd met Hilversum en ook de andere buurgemeenten.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>met haar inwoners (die centraal worden gesteld, in plaats van het verkeer). Dit leidt echter wel dat de gemeente Wijdmeren het “afvoerputje” van de regio zal worden, wanneer niet een vergelijkbaar mobiliteitsplan wordt opgezet. Het voorliggende rapport beantwoordt hier duidelijk niet aan en zorgt namelijk voor veel meer extra (vracht-) autoverkeer en een slechte leefbaarheid van deze bewoners.</p> <p>Hierbij dan ook het dringende verzoek om in uw rapport expliciet rekening te houden met het beleid van de omliggende gemeenten. Dit heeft namelijk wél en grote impact op het verkeer in de gemeente Wijdmeren.</p> <p>Ad 2. Rekening houden met het beschermd stads- en dorpsgezicht In het bestemmingsplan van de gemeente Wijdmeren wordt ook gesproken over de status van het beschermde stads- en dorpsgezicht, waarin de gemeente zich verplicht om dit te beschermen. Dit brengt onder meer met zich mee dat onderwerpen zoals de luchtkwaliteit, fijnstof, trillingen expliciet onder ogen moet worden gezien. Zo wordt als voorbeeld expliciet de (slechte staat van de) bomerij als te beschermen waarden in het bestemmingsplan genoemd. Helaas wordt dit soort belangrijke informatie annex criteria niet genoemd in uw rapport. Hierbij dan ook het dringende verzoek om in uw rapport expliciet rekening te houden met de te beschermen zaken uit hoofde van het beschermde stads- en dorpsgezicht, zoals opgenomen in het bestemmingsplan van de gemeente. Een voorbeeld hiervan zijn de monumentale bomen.</p> <p>Ad 3. Wijziging van de status van het Noordereinde als gebiedsontsluitingsweg In het begin van uw rapport wordt gesproken over het Noordereinde met als status: “gebiedsontsluitingsweg”. Helaas wordt deze status in uw rapport niet nader toegelicht, noch de criteria of de betekenis ervan. Wat uit uw tekst kan worden afgeleid, is dat deze status leidt tot bepaalde gevolgen voor het Noordereinde zoals de huidige 50 km-zone en de toegankelijkheid ervan voor alle soorten verkeer. Zoals ook nader onderbouwd en toegelicht in de volgende hoofdstukken, wil ik pleiten voor het afschaffen van de huidige 50 km-zone. Dit betekent derhalve dat de status van het Noordereinde als gebiedsontsluitingsweg beëindigd zal moeten worden. In het</p>	<p>Ad 2. Rekening houden met het beschermd stads- en dorpsgezicht Dit punt is inderdaad niet specifiek benoemd binnen het Mobiliteitsplan Wijdmeren, maar bij het nemen van maatregelen zal altijd getoetst worden of voldaan wordt aan het vastgestelde beleid met betrekking tot het beschermde stads- en dorpsgezicht.</p> <p>Ad 3. Wijziging van de status van het Noordereinde als gebiedsontsluitingsweg In paragraaf 8.4 wordt uitgebreid ingegaan op het wensbeeld autoverkeer en de betekenis van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Gezien de sterke verkeersrelatie (o.a. verbinding Kortenhoef/’s-Graveland naar de N236 en het huidige gebruik (de hoeveelheid en soorten verkeer waaronder het openbaar vervoer dat gebruik maakt van deze weg) is Noordereinde een</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>verleden is dit wel besproken, waarbij het voorstel niet ingewilligd is met de argumenten van bussen en de hulpdiensten die “hard” over het Noordeinde moeten kunnen blijven rijden. Uit diverse proefondervindelijke experimenten is echter aangetoond dat de tijdswinst ervan bestaat uit een beperkt aantal seconden.</p> <p>Ik pleit dan ook voor het beëindigen van het Noordeinde als gebiedsontsluitingsweg. Ik pleit voor het (geheel van het) Noordeinde en het Zuidereinde als wegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> + met een permanente 30 km-zone; + een verbod voor vrachtauto's, uitgezonderd lokaal bestemmingsverkeer; + met instrumenten om het verkeer te verlangsamen zoals vernauwingen van de weg. <p>Dit voorstel heeft een groot aantal voordelen, zoals een verbetering van de verkeersveiligheid, verhoging van het woongenot, versterking van de natuur, vermindering van stikstof, geluidshinder, fijnstof en minder trillingen met dito gevolgen voor de huizen, bewoners en natuurgeluiden.</p> <p>Uiteindelijk dient ook dit rapport resp. Mobiliteitsplan ten dienste te zijn van de leefbaarheid van de gemeentelijke inwoners in plaats van (een aanzuigende werking van extra) verkeer.</p> <p>Ad 4. Minder verkeer</p> <p>In het begin van uw rapport wordt gesproken over tweejaarlijkse verkeerstellingen. De drie zinnen van deze paragraaf onthullen echter geen cijfers of getallen. Ook geeft u niet aan waarom u de uitkomsten van deze verkeerstellingen niet heeft opgenomen in uw rapport. Kennelijk wilt u hiermee iets verhullen. Het zou logisch zijn om de uitkomsten van de tellingen in uw rapport alsnog op te nemen.</p> <p>Het meeste verkeer dat dagelijks door 's-Graveland beweegt is geen lokaal verkeer, maar doorgaand verkeer zoals buitenlandse vrachtauto's. Dit is opmerkelijk, omdat eigenlijk in de directe omgeving voldoende N-wegen zijn voor het doorgaande verkeer. Dit roept de vraag op waarom zoveel (lees: teveel) verkeer door 's-Graveland rijdt. Dit heeft onder meer te maken met het onder punt 1 genoemde beleid van omliggende gemeenten.</p> <p>In dit verband wordt ook de (mogelijke) impact genoemd van de heffing voor vrachtverkeer op hoofdwegen, waardoor vrachtverkeer meer via gemeentelijke wegen zal gaan rijden. In uw rapport wordt dit wel benoemd zonder hieraan consequenties te verbinden. Dat is</p>	<p>gebiedsontsluitende weg. De status van het Noordeinde wordt niet gewijzigd.</p> <p>Om de veiligheid en leefbaarheid te borgen is in het uitvoeringsprogramma een maatregel opgenomen deze weg goed in te richten, zodat de verschillende verkeersdeelnemers veilig gebruik kunnen maken van de weg. In het Mobiliteitsplan stellen we voor het fietspad te verbreden.</p> <p>Ad 4. Minder verkeer</p> <p>Doorgaans worden geen verkeerstellingen opgenomen in een mobiliteitsplan. De verkeerstellingen zijn te vinden op de gemeentepagina https://www.wijdemeren.nl/Verkeerstellingen</p> <p>Het Noordeinde is geen onderdeel van een netwerk voor het vrachtverkeer. Bovendien wordt voorgesteld om op het Noordeinde en Zuidereinde een nachtelijk vrachtverbod in te stellen. Dit draagt bij aan minder verkeer op deze wegen.</p> <p>Om een vrachtverbod voor doorgaand vrachtverkeer in te stellen wegen de kosten niet op tegen de baten op het Noordeinde. Het probleem van doorgaand vrachtverkeer is niet aangetoond.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>jammer, aangezien iedereen kan bedenken dat genoemde heffing per definitie zal leiden tot (veel) meer vrachtverkeer door de gemeente zoals over het Noorder- en Zuidereinde. Ondergetekende pleit daarom ook voor een beleid dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lokaal verkeer cq bestemmingsverkeer van harte welkom is in 's-Graveland; - doorgaand verkeer sterk ontmoedigd wordt om naar of via 's-Graveland te rijden. <p>Hoe kan zoiets eruit zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> + afsluiting van 's-Graveland voor doorgaand vrachtverkeer. Dit betekent dat alleen lokaal vrachtverkeer nog welkom is. Het doorgaande vrachtverkeer (waaronder veel buitenlandse vrachtauto's) wordt dus via de N-wegen geleid, maar in 's-Graveland geweerd. Dit kan eenvoudig met camera's met nummerherkenning gehandhaafd worden. + andere auto's confronteren met uitsluitend langzaam rijden. Dit betekent enerzijds de maximale snelheid beperken in geheel 's-Graveland tot 30 km en anderzijds beperkingen op de wegen aanbrengen. De 30 km-zone kan gehandhaafd worden met snelheidscamera's, waaronder de door de overheid recent bestelde mobiele flitspalen. + tourfietsers en wandelaars zijn van harte welkom, maar de onbeperkte omvang van hardfietsers moet beperkt worden. Dit geldt ook voor toertochten met vervuilende snorfietsen, oude auto's, etc. die ieder weekend door de prachtige, natuurlijke omgeving van 's-Graveland rijden. <p>Ad 5. Verkeer langzaam rijden</p> <p>Zoals in het vorige hoofdstuk al benoemd, pleit ondergetekende voor de verlangzaming van het verkeer in 's-Graveland, onder het motto: "'s-Graveland is te mooi om snel door te rijden".</p> <p>Op welke wijze kan deze verlangzaming vorm worden gegeven, ter versterking van ook het vorige punt. Voorbeelden hiervan zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> + vernauwing van de wegen, zoals met lage bloembakken. Hierdoor moeten auto's, vrachtauto's, etc. slompen waardoor van nature langzamer wordt gereden. In het verleden is een proef gehouden met hoge bloembakken dat niet goed uitpakte. In mijn voorstel van lage bloembakken op de weg, kunnen de nadelen vanuit de proef ondervangen worden; + vernauwing van de wegen door de wegen letterlijk smaller te maken zoals met bomen, op bruggen, fietspaden, bredere stoepen, meer parkeerplekken en parkeren op de wegen; 	<p>Gezien de gebiedsontsluitende functie handhaven wij een regime van 50 km/uur met uitzondering van de huidige 30 km/uur zones- bij Noordereinde Noord, bij de Klapbrug op het Noordereinde en bij Zuidereinde Zuid.</p> <p>De gemeente Wijdemeren is toegankelijk voor alle soorten voertuigen die goedgekeurd zijn door de RDW. Hier willen wij geen onderscheid in maken.</p> <p>Ad. 5. Verkeer langzaam rijden</p> <p>Zoals onder Ad. 3. aangegeven is besloten dat een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur het beste past voor het Noordereinde. Op een dergelijke weg past het niet om ingrijpende snelheidsremmende maatregelen te nemen.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>+ flitspalen; + kleuren op het wegdek; + palen met “smilies” om de snelheid van het verkeer positief te verlangzamen; + verkeerslichten die automatisch op “rood” springen wanneer te hard wordt gereden (met uiteraard een flitspaal erbij geplaatst voor de handhaving).</p> <p>Ad 6. Verkeersveiligheid In het concept Mobiliteitsplan Duurzaam, Veilig & Vooruit met als ondertitel Mobiliteitsplan 2045 Wijdemeren wordt ook aandacht besteed aan de verkeersveiligheid, wat erg wordt gewaardeerd. In dit rapport wordt onder meer vastgesteld dat “Veel respondenten vinden dat deze locatie onveilig” is, waarbij bedoeld wordt op het kruispunt in ‘s-Graveland van het Noordereinde / Zuidereinde. Ongetwijfeld zal dit kruispunt het drukste zijn, maar niet noodzakelijkerwijs onveilig zijn vanwege de verkeerslichten. De meest gevaarlijke verkeerssituatie betreft echter de kruising op het Noordereinde met de Herenweg. Zeer nabij deze kruising heeft een aantal jaren geleden ook een dodelijk ongeluk plaatsgevonden. Een tiener op de fiets is verongelukt door een auto in een geheel onoverzichtelijke verkeerssituatie. Vastgesteld kan worden dat dit een erg lastige verkeerssituatie is, dat slechts met eigen ogen aanschouwd moet worden om dit te kunnen beseffen. Enerzijds is sprake van een onoverzichtelijke en smalle kruising met (dicht aan de weg staande) huizen en feitelijk twee naast elkaar gelegen kruisingen. Anderzijds is sprake van een dagelijkse grote verkeersdruk uit hoofde van het groot aantal scholieren (per fiets), veel te veel en te grote en te zwaar beladen vrachtauto’s, veel reguliere auto’s, bussen, groepen van motoren, trekkers, fietsers (feitelijk drie soorten fietsers met verschillende snelheden), stins met kinderen en andere verkeersdeelnemers zoals wandelaars en paarden. Als buurtbewoners zien wij dagelijks heel veel bijna-ongelukken voor onze ogen gebeuren. Dit betekent dat geadviseerd wordt om zowel de verkeersdruk op deze kruising te verminderen als de snelheid van het verkeer te verlangzamen. In andere hoofdstukken zijn al suggesties gedaan om het verkeer te verminderen zoals een verbod op al het doorgaande vrachtverkeer (24 uur per dag, met handhaving met bijvoorbeeld camera’s met nummerherkenning). Ook kan bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer worden ingesteld over</p>	<p>Ad. 6. Betere verkeersveiligheid De gemeente zet met een eenduidige wegencategorisering in op meer verkeersveiligheid. Daarnaast wordt met vrachtverboden ingezet op voorkeursroutes voor vrachtverkeer</p> <p>Het vrachtverbod op het oostelijke gedeelte van de Middenweg draagt eraan bij dat er minder vrachtverkeer via de Herenweg naar het Noordereinde zal rijden. Dit zorgt voor een afname van verkeer op het kruispunt bij de Klapbrug, wat een van de redenen is om het vrachtwagenverbod op de Middenweg voor te stellen.</p> <p>En op Noordereinde/Zuidereinde zal het nachtelijk vrachtverbod tot minder vrachtverkeer leiden.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>de Vaartwegen (zoals Noordereinde versus Cannenburgerweg). Het verlagen van de snelheid van het dagelijkse autoverkeer kan bereikt worden door middel van bijvoorbeeld verkeersregelaars in de spits, een verhoogde top midden op de kruising (niet bedoeld om een rotonde in te stellen, maar wel om de snelheid te verminderen), of het plaatsen van verkeerslichten. Ook kan het “langzame” verkeer zoals fietsers omgeleid worden zodat zij niet de onveilige kruising hoeven te passeren.</p> <p>Met betrekking tot het verkeer wordt in dit kader nog aanvullend het volgende opgemerkt.</p> <p>A. De vele en te zwaar belaste vrachtauto's rijden de wegen stuk. Dit kost de gemeente jaarlijks veel geld, wat helaas niet in het rapport is opgenomen. Op warme dagen met hoge temperaturen, zakken deze vrachtauto's letterlijk in het asfalt, wat haar sporen nalaat. Behalve het kapot rijden van het asfalt resp. de wegen, veroorzaken deze vrachtauto's heel veel trillingen aan de huizen, zoals hiervoor ook al beschreven. Ook veel geluidshinder ervan als overlast van stikstof, fijnstof, etc. De bomen lijden hiervan.</p> <p>B. De meeste trillingen en overlast wordt veroorzaakt door de bussen. Dit zijn grote, oude bussen die dagelijks over het Noordereinde rijden. In het verleden is dit ontstaan vanuit de behoefte van medewerkers, die bij Natuurmonumenten werkzaam waren. Natuurmonumenten is echter verhuisd, terwijl het OV niet hierop is aangepast. Dit betekent dat nog steeds de grote, oude bussen rijden met nauwelijks/geen passagiers. Dit resulteert in de meeste overlast qua trillingen, geluid, stank, fijnstof, etc. De oplossing ligt voor de hand door de inzet van kleine bussen en/of nieuwe, elektronische bussen.</p> <p>Ad 7. Voldoende openbare parkeergelegenheid</p> <p>In uw rapport wordt ook aandacht besteed aan het parkeren in de gemeente. Geconstateerd wordt dat sprake is van parkeeroverlast. Ook wordt de APV genoemd, met bepalingen over het parkeren. Wij constateren echter dat door de gemeente niet hierop wordt gehandhaafd; ook niet na schriftelijke verzoeken hierom. Een dode letter dus. Zoals eerder gemeld, is met de toename van het verkeer in de afgelopen decennia niet het aantal openbare parkeerplaatsen toegenomen. De meeste huizen in 's-Graveland zijn gebouwd toen nog sprake was van paard en wagen. De schuren hiervoor zijn afgebroken, maar dit heeft niet geleid tot (meer) openbare parkeergelegenheid. Dit betekent dat de meeste huizen resp. bewoners in 's-Graveland geen parkeerplaatsen hebben bij hun huizen. De meeste bewoners zijn dan ook aangewezen op openbare parkeergelegenheid</p>	<p>Het instellen van éénrichtingswegen op de Vaartwegen gaat ten koste van de bereikbaarheid/toegankelijkheid van deze gebieden en is daarom niet opgenomen in het Mobiliteitsplan.</p> <p>In het wensbeeld OV is aangegeven dat er nog steeds behoefte is aan OV-lijnen over het Noordereinde.</p> <p>Ad. 7. Voldoende openbare parkeergelegenheid</p> <p>In het uitvoeringsprogramma is voorgesteld om het parkeerbeleid van de gemeente Wijdmeren te actualiseren. De insteek is met name om het huidige parkeerbeleid bij te stellen op basis van de meest recente landelijke parkeernormen. Het is bekend bij de gemeente dat de parkeerdruk hoog is op het Noordereinde maar er is geen ruimte om dit op te lossen.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>in de buurt van hun huis. Aangezien dit beperkt is, leidt dit derhalve tot ongelukkige situaties zoals het vaak parkeren van de auto's op de stoep. Het hoeft geen betoog dat dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties.</p> <p>Hierbij dan ook een oproep om expliciet het aantal openbare parkeerplaatsen in 's-Graveland te meten en te vergelijken met de gemeentelijke parkeernormen. Alleen op deze wijze kan objectief bepaald worden hoe omvangrijk het structurele tekort aan openbare parkeerplaatsen is. Vervolgens kunnen dan maatregelen voorgesteld worden om dit grote en structurele probleem op te lossen.</p> <p>Ad 8. Wijziging van voorgestelde maatregelen Noordereinde</p> <p>In uw rapport doet u ook voorstellen voor 's-Graveland, waaronder een "herinrichting van het Noordereinde met verbreden fietspad en verbreden rijbaan." Concreet stelt u voor om de rijbaan te verbreden van 6,0 naar 6,5 meter, alsmede het verbreden van de fietspaden van 2,5 naar 3,5 meter. Dit gaat ten koste van alle huidige monumentale bomen!! Zoals aangegeven, zijn laatstgenoemde monumentale bomen expliciet opgenomen als onderdeel van het beschermde stads- en dorpsgezicht. Helaas hebt u hier geen rekening mee gehouden, zoals genoemd onder punt 2 van deze brief. U wordt nadrukkelijk en expliciet opgeroepen om alsnog hiermee wel rekening te houden.</p> <p>Daarnaast zult u als gerenommeerd bedrijf weten, dat een verbreding van een rijbaan, een aanzuigende werking heeft op het verkeer waaronder het vrachtverkeer. Dit betekent dat uw voorgestelde maatregel zal resulteren in een sterke toename van het verkeer, met name extra vrachtverkeer op het Noordereinde. Dit terwijl ik pleit voor minder verkeer en verkeer dat zou moeten verlangsamen alsmede een verbod op vrachtauto's en een vernauwing van de wegen in 's-Graveland.</p> <p>Ergo, uw voorstel zal een averechts effect hebben met een grote impact op 's-Graveland.</p> <p>Tenslotte</p> <p>De combinatie van genoemde hoofdpunten resulteren in combinatie van elkaar niet alleen in een structurele afname van het verkeer, maar ook in een verbetering van de natuur en het milieu (zoals lagere uitstoot fijnstof). Een belangrijk voordeel voor de bewoners is voorts een vermindering van de trillingen, met directe schade aan alle huizen in 's-Graveland. Tenslotte wordt opgemerkt dat wetenschappelijk is aangetoond dat dit soort</p>	<p>Ad. 8. Wijziging van voorgestelde maatregelen Noordereinde</p> <p>In de toelichting op de voorgestelde maatregelen op het Noordereinde is benoemd dat dit onder andere in samenspraak met Natuurmonumenten moet worden uitgewerkt. In samenspraak met de omgeving moet gewerkt worden aan een ontwerp waarbij recht wordt gedaan aan het beschermde dorpsgezicht, maar tegelijkertijd ook ruimte kan worden gevonden om de verkeersveiligheid te verbeteren op het Noordereinde, door de wegen geschikter te maken voor het huidige verkeer.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>situaties resulteren in een structurele waardedaling van de huizen. Geconcludeerd is dat de WOZ structureel 30% lager ligt dan in autoluwe gebieden.</p> <p>U wordt veel wijsheid en succes toegewenst voor het definitief samenstellen van genoemd rapport.</p>	
10	<p>Mogelijk vanwege de onduidelijkheid m.b.t. het beheer en eigendom rond 't Jagerspaadje wordt er in het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045 niets vermeld over de jarenlange wens van de sportclubs en de bewoners voor een alternatieve ontsluiting van het sportcomplex Hilversum/ Loosdrecht.</p> <p>Ouders met kinderwagens, kindjes op driewielers, hardlopers en wandelaars delen het asfalt met fietsers, scooters, motorrijders, auto's, bussen en vrachtwagens. Een situatie die niet alleen volgens de bewoners en de sportclubs onwenselijk is maar die ook volgens het advies van Veilig Verkeer Nederland een veiligheidsrisico vormt dat op korte termijn serieuze aandacht verdient.</p> <p>Al in 2008 geeft de gemeente Wijdmeren aan dat de bestaande infrastructuur het maximum heeft bereikt. Letterlijk staat er in het beleidsplan Loosdrecht landelijk gebied noordoost – 2012:</p> <p>“Sportmanifestaties met veel bezoekers zijn niet gewenst vanwege de beperkte verkeerscapaciteit ter plaatse en in verband met het landschappelijke karakter.”</p> <p>Sinds die tijd is het ledental bij een aantal clubs exponentieel gegroeid tot aan de huidige ledenstop.</p> <p>In het mobiliteitsplan Wijdmeren 2045 valt te lezen dat handhaving in 30km. zones alleen mogelijk is wanneer deze zones zijn ingericht volgens de SWOV-richtlijnen. Voor het Jagerspaadje zou dat dan neerkomen op een verdubbeling van het aantal verkeersdrempels.</p> <p>Iets wat zowel voor de hulpdiensten als de bewoners en de sporters geen wenselijke situatie zou opleveren.</p> <p>Vandaar onze vraag, namens de sportclubs en de bewoners, voor het opnemen in de het mobiliteitsplan Wijdmeren 2045 van een alternatieve ontsluiting van het sportcomplex via de Molenmeent dan wel via de geplande nieuwbouw van Hilversum op het terrein van de firma Puik.</p> <p>Mochten er naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen zijn dan gaan wij natuurlijk graag met de commissie in gesprek.</p>	<p>Recent is door de gemeente Wijdmeren en Hilversum een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerssituatie op 't Jagerspaadje. In dit onderzoek is geconcludeerd dat een alternatieve ontsluiting niet noodzakelijk is. Vandaar dat een dergelijke ontsluiting ook niet is opgenomen in het Mobiliteitsplan Wijdmeren.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
11	<p>Het gaat om de onderdelen Herenweg (Ankeveen) en Kwakel (Kortenhoef), het is een heel goede zaak dat de snelheid op de Herenweg naar 30 km zal worden gebracht. Dat moet wel gecombineerd worden met een 50 km zone buiten de bebouwde kom want er zijn al veel ongevallen gebeurt bij de scherpe bocht en vluchtheuvel komende vanaf kern Ankeveen net na het bord bebouwde kom.</p> <p>Verder is enige jaren geleden de Kwakel ingericht als fietsstraat maar het is geen officiële 30 km weg geworden, omdat dit een belangrijke route is voor schoolgaande kinderen (lagere scholen in Kortenhoef) zou dit een formele 30 km weg moeten worden (past ook goed in het geheel van Herenweg en Kortenhoefsedijk als die naar 30km gaan.</p> <p>Nog beter zou zijn de Kwakel af te sluiten voor doorgaand verkeer en enkel bestemmingsverkeer toe te staan op deze weg, het is nu soms een dodenweg voor fietsers door de beperkte breedte van de weg en de snelheid van sommige automobilisten.</p>	<p>De vluchtheuvel komende vanaf de kern Ankeveen is aangelegd om de snelheid van het verkeer af te remmen, zodat het niet met te hoge snelheid het dorp inrijdt. Het instellen van een 50 km/u zone buiten de bebouwde kom zorgt voor verwarring bij de automobilist en zal daarom niet worden overgenomen in het Mobiliteitsplan. Buiten de kom is 60 km/uur het snelheidsregime voor erftoegangswegen.</p> <p>De Kwakel is gecategoriseerd als erftoegangsweg 30 km/uur. Dit betekent dat wij voorstellen dat deze weg een officiële 30 km/u weg gaat worden Nu heeft de weg een adviessnelheid van 30 km/uur waarbij is aangegeven dat de Kwakel een fietsstraat is.</p> <p>Doorgaand verkeer over de Kwakel wordt niet gezien als een groot probleem gezien de lage intensiteiten. En het afsluiten van de Kwakel voor doorgaand verkeer (dus alleen bestemmingsverkeer toestaan) is daarom niet opgenomen als maatregel in het uitvoeringsprogramma. Daar komt bij dat dit door de politie gehandhaafd moet worden, als de maatregel met bebording wordt uitgevoerd. Het afsluiten van de Kwakel voor doorgaand verkeer blijft een mogelijkheid als blijkt dat de invoering van een 30 km/u zone onvoldoende bijdraagt aan het verbeteren van de veiligheid.</p>
12	<p>Bij deze dien ik mijn zienswijze in op het mobiliteitsplan Wijdemeren, onderdeel Kwakel Kortenhoef. Deze weg is een aantal jaar geleden een fietsstraat geworden, met adviessnelheid 30 km per uur en waar auto's te gast zouden moeten zijn. Wij maken, net als vele andere gezinnen, veel gebruik van deze weg om onze kinderen naar school te brengen. Te vaak wordt er te snel en roekeloos gereden (er is te weinig ruimte qua breedte om veilig te kunnen passeren), waardoor deze weg écht gevaarlijk is en niet alleen voor kleine kinderen, maar zelfs voor volwassenen. Vorig jaar ben ik er zelfs aangereden, door een busje dat onvoldoende ruimte nam om mij (ik was lopend) in te halen. Het principe fietsstraat, 30 km p/u voor auto's die te gast zijn, wordt slechts door een enkeling toegepast. Wat mij betreft wordt deze weg afgesloten voor doorgaand autoverkeer en slechts beschikbaar voor bestemmingsverkeer, zodat fietsers en</p>	<p>De Kwakel is gecategoriseerd als erftoegangsweg 30 km/uur. Dit betekent dat wij voorstellen dat deze weg een officiële 30 km/u weg gaat worden Nu heeft de weg een adviessnelheid van 30 km/uur waarbij is aangegeven dat de Kwakel een fietsstraat is.</p> <p>Doorgaand verkeer over de Kwakel wordt niet gezien als een groot probleem gezien de lage intensiteiten. En het afsluiten van de Kwakel voor doorgaand verkeer (dus alleen bestemmingsverkeer toestaan) is daarom niet opgenomen als maatregel in het uitvoeringsprogramma. Daar komt bij dat dit door de politie gehandhaafd moet worden, als de maatregel met bebording wordt uitgevoerd. Het afsluiten van de</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>wandelaars veilig van deze weg gebruik kunnen maken. En gaan we met elkaar dus niet wachten op veel grotere ongelukken, voordat er iets aan de veiligheid van deze weg gedaan wordt.</p>	<p>Kwakel voor doorgaand verkeer blijft een mogelijkheid als blijkt dat de invoering van een 30 km/u zone onvoldoende bijdraagt aan het verbeteren van de veiligheid.</p>
13	<p>Deze weg is een aantal jaar geleden een fietsstraat geworden, met adviessnelheid 30 km per uur en waar auto's te gast zouden moeten zijn. Wij maken, net als vele andere gezinnen, veel gebruik van deze weg om onze kinderen naar school te brengen. Te vaak wordt er te snel en roekeloos gereden, door de smalle weg in combinatie met slechte en in veel gevallen lager gelegen berm en halen automobilisten raketings de fietsers in waarbij in veel gevallen het net goed gaat. Dit hebben we zelf ondervonden waarbij mijn vriendin door een busje aangereden werd. In ons geval was er geen ernstige letsel maar het is wachten tot we wel een echt ongeluk gebeurt.</p> <p>Hierdoor is deze weg écht gevaarlijk en niet alleen voor kleine kinderen, maar zelfs voor volwassenen. Het principe fietsstraat, 30 km p/u voor auto's die te gast zijn, wordt slechts door een enkeling toegepast.</p> <p>De fietsstraat mist duidelijke aanduidingen dat het werkelijk om een fietsstraat gaat en dat de auto te gast is. Een oplossing is om de gehele weg rood te maken en snelheids werende obstakels aan te brengen in combinatie met een verbreding van de weg zodat er ruimer gepasseerd kan worden.</p> <p>En andere oplossing is dat deze weg afgesloten wordt voor doorgaand autoverkeer en slechts beschikbaar voor bestemmingsverkeer, zodat fietsers en wandelaars veilig van deze weg gebruik kunnen maken.</p>	<p>De Kwakel is gecategoriseerd als erftoegangsweg 30 km/uur. Dit betekent dat wij voorstellen dat deze weg een officiële 30 km/u weg gaat worden Nu heeft de weg een adviessnelheid van 30 km/uur waarbij is aangegeven dat de Kwakel een fietsstraat is.</p> <p>Doorgaand verkeer over de Kwakel wordt niet gezien als een groot probleem gezien de lage intensiteiten. En het afsluiten van de Kwakel voor doorgaand verkeer is daarom niet opgenomen als maatregel in het uitvoeringsprogramma. Daar komt bij dat dit ook lastig te realiseren is.</p>
14	<p>30 km zone.</p> <p>Om de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren zijn diverse maatregelen voorgesteld. Naar aanleiding van de inspraak zijn aanpassingen gedaan, o.a. voor de snelheid op de Nieuwloosdrechtsedijk. In het mobiliteitsplan is op blz. 81 aangegeven "..... wordt op de Nieuwloosdrechtsedijk tussen de komgrens en De Tjalk de snelheid verlaagd naar 30 km/u (maatregel 43)." We vinden dat een goede ontwikkeling.</p>	<p>Om te komen tot een voorstel voor de wegcategorisering in Wijdmeren is gekeken naar het toekomstige gebruik van de wegen. Hieruit bleek dat op de Nieuw-Loosdrechtsedijk dusdanig veel verkeer rijdt dat de functie van gebiedsontsluitingsweg het beste past. Vervolgens is het doel om de weg goed in te richten als gebiedsontsluitingsweg, zodat de verkeersveiligheid van alle deelnemers zo goed mogelijk geborgd wordt. De gemeenteraad</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Maar het is teleurstellend dat dat niet geldt voor “Het weggedeelte tussen De Tjalk en de Molenmeent blijft wel 50 km/u”. Daarmee blijft een belangrijk deel van de Nieuwooldsrechtse dijk onnodig bijzonder onveilig.</p> <p>Wij zijn van mening dat ook op dát gedeelte de snelheid verlaagd dient te worden tot 30 km/uur. We worden daarin gesteund door het advies van VeiligVerkeerNederland (VVN).</p> <ul style="list-style-type: none"> • “Categoriseer de Nieuwooldsrechtse dijk in het Mobiliteitsplan 2045 als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en richt deze weg zo spoedig mogelijk ook als zodanig in. • Laat de verkeersveiligheid niet ondergeschikt zijn aan de wettelijke bereikbaarheidseisen van de hulpdiensten. Zoek in goed overleg naar oplossingen, waarin beide aandachtspunten tot hun recht komen, met andere woorden: zoek naar een win-win oplossing. <p>Bovendien is dit kennelijk een maatregel voor de heel lange termijn. Naar onze mening zou dat, gezien de onveilige situatie, zoals in onze petitie aangegeven, veel eerder moeten worden ingevoerd!</p> <p>Inrichting van de weg.</p> <p>Indien dat niet gewenst wordt door de gemeente dan mogen we er toch van uitgaan dat er in die tussentijd wel maatregelen worden genomen om de snelheid omlaag te brengen. Er worden visuele maatregelen genomen om, met name daar waar de 50 km wordt gehandhaafd, de feitelijk gereden snelheid omlaag te brengen. In het Mobiliteitsplan wordt voorgesteld alle wegen, zover er fysiek mogelijkheden zijn, in te richten conform de Basiskennmerken Wegontwerp van het CROW. We nemen aan dat dit ook geldt voor de Nieuwooldsrechtse dijk, met name het gedeelte waar de 50 km weg blijft gehandhaafd. Een goed voorstel. We zijn benieuwd welke maatregelen de gemeente op het oog heeft. Helaas ontbreekt het aan concrete maatregelen waaraan moet worden gedacht. Is het niet mogelijk, indien vooralsnog geen 30 km zone ingesteld kan worden, een adviessnelheid van 30 km/uur te introduceren?</p> <p>Verbreden fietsstroken</p>	<p>bepaalt hoeveel budget op welk moment beschikbaar is om maatregelen op een of meerdere wegen te nemen.</p> <p>In het Mobiliteitsplan worden geen visuele maatregelen opgenomen om de feitelijk gereden snelheid omlaag te brengen. De weginrichting dient het gewenste verkeersgedrag af te dwingen.</p> <p>Een maatregel is het verbreden van de fietsstroken. Er is niet voldoende ruimte beschikbaar om verkeerssoorten te scheiden met bijvoorbeeld fietspaden</p> <p>De gemeente wenst een inrichting conform het principe van Duurzaam Veilig. Een adviessnelheid 30 km/uur op een gebiedsontsluitingsweg past hier niet in.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Met het verbreden van de fietsstroken, zoals aangegeven onder punt 18a, wordt vergroten van de veiligheid beoogd.</p> <p>Op blz. 122 staat: “Op de Nieuwloosdrechtsedijk is het gewenst om de voorzieningen voor de fietsers te verbeteren. In dit voorstel wordt de positie van de fietser verbeterd door de fietsstroken op de rijbaan te verbreden. De rijbaan wordt daardoor wel iets smaller dan gewenst binnen Duurzaam Veilig, maar een voordeel is dat de op het oog smallere rijbaan eraan kan bijdragen dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer omlaag gaat.”</p> <p>Begrijpen we goed dat daarvoor € 850.000 wordt uitgetrokken voor het verbreden van de fietspaden zoals bedoeld onder punt 18a?</p> <p>In lengterichting van de weg zijn er aan weerszijden van de weg rode fietsstroken, maar deze stroken hebben geen juridische betekenis, omdat er geen fietssymbool op staat. Auto’s mogen van deze stroken gebruik maken en ze mogen zelfs op deze stroken parkeren en dat doen ze ook.</p> <p>Verbreden van de fietsstroken voorkomt dat niet. Maar zo het al een beetje helpt, het is geenszins voldoende.</p> <p>Parkeren</p> <p>Een belangrijke bijdrage aan de veiligheid kan worden gevonden in voorkómen van het parkeren op de fietsstroken. Geparkeerde auto’s belemmeren het zicht en/of blokkeren de doorgang. Terecht wordt geconstateerd dat dit met name op de Nieuwloosdrechtsedijk een knelpunt is.</p> <p>Het plan voorziet echter niet of nauwelijks in het tegengaan van parkeren op de fietsstrook. Er wordt “..... een onderzoek gedaan naar maatregelen om te voorkomen dat auto’s binnen 5 tot 10 meter van een kruispunt worden geparkeerd (44).” Dat voldoet natuurlijk bij lange na niet. Hoe zit het met de vele in/uitritten? Het gaat niet alleen om parkeren nabij de kruispunten maar voor de hele weg.</p> <p>Indien niet voorkomen wordt dat geparkeerd wordt op de (verbrede) fietsstroken dan heeft dat verbreden weinig effect. Alleen het verbieden, of ten minste terugdringen van parkeren op de fietsstroken levert een bijdrage aan de veiligheid. Het is dan wel noodzakelijk dat er voor alternatieve parkeergelegenheid wordt gezorgd.</p> <p>Handhaven is natuurlijk een probaat middel!</p>	<p>Gezien de beperkte ruimte zijn er weinig andere maatregelen mogelijk op de Nieuw Loosdrechtsedijk. Bredere fietsstroken worden landelijk aanbevolen als maatregelen om fietsverkeer te stimuleren.</p> <p>Parkeren op de rijbaan op de Nieuw Loosdrechtsedijk is toegestaan en dit wordt ook gedaan aangezien er niet voldoende parkeergelegenheid is op eigen terrein. Er is geen openbare ruimte beschikbaar om dit eenvoudig op te lossen. Dit probleem is bekend bij de gemeente.</p> <p>In verband met verkeersveiligheid is de maatregel opgenomen om bij kruispunten het parkeren om de rijbaan te onderzoeken. Dit onderzoek uitbreiden naar het hele wegennet voor Wijdemeren is te groot.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Voetgangers Om de positie van de voetganger te verbeteren en de toegankelijkheid van de belangrijkste voorzieningen te borgen wordt het onderhoudsniveau van de trottoirs in het centrum van Nieuw-Loosdrecht verhoogd (18b). Mogen we aannemen dat dat ook geldt langs de Nieuwloosdrechtsedijk? Maar pas op lange termijn? Is haast niet serieus te nemen!</p> <p>Blz. 96 Zicht Over het thema zicht zijn de meeste reacties in Nieuw-Loosdrecht geplaatst. Binnen dit thema vallen de locaties waar de respondenten vinden dat er onvoldoende zicht is op het verkeer. Dit speelt met name op kruispunten en bij uitritten met bebouwing of groen die het zicht belemmeren. Als wens voor maatregelen is ingevuld om de voorrang beter te regelen, groen of andere obstakels weg te halen zodat het zicht verbeterd wordt. Zie onder “parkeren”.</p> <p>Afspraak met wethouder. Misschien een beetje buiten dit kader maar toch! Om in ieder geval op de kortere termijn weggebruikers (automobilisten) op de gehele NLD hun snelheid te laten matigen, zouden relatief eenvoudige voorzieningen aangebracht kunnen worden. Te denken valt aan: (meer) 50 km-aanduidingen op het wegvak en een paar (al zijn het er maar 2!) snelheids-smileys (met name op het rechte deel tussen de Nootweg en de Tjalk, waar het voor menig automobilist zeer aantrekkelijk blijkt om het ‘gaspedaal’ eens goed in te trappen...). Ook zou je kunnen denken aan zigzag markeringen, kruispunten met een plateau, drempels, dynamische snelheidsdisplays kunnen helpen? In een persoonlijk gesprek met wethouder Boermans begin 2021 heeft hij aangegeven dat dit soort maatregelen (waarvoor zo’n 25.000 euro beschikbaar zou zijn) zeker eind 2021 gerealiseerd zouden moeten kunnen zijn! Dat zou in overleg met ons gebeuren. Helaas is dat niet gelukt! Wij zouden het zeer op prijs stellen dat de afspraak om in overleg met ons adequate maatregelen worden genomen alsnog wordt nagekomen. Het is jammer dat in het mobiliteitsplan niet wordt aangegeven aan welke snelheid remmende voorzieningen kan worden gedacht.</p>	<p>In het wensbeeld voetganger (paragraaf 8.2) is op kaart aangegeven voor welke weggedeeltes het onderhoudsniveau van de trottoirs wordt verhoogd. Op een gedeelte van de Nieuw-Loosdrechtsedijk (tussen Sint Annepad en de Nootweg) wordt voorgesteld om het onderhoudsniveau te verhogen. In het uitvoeringsprogramma is een voorstel voor de prioritering gedaan, maar de gemeenteraad besluit hierover.</p> <p>In de eerder genoemde maatregel (onderzoek naar maatregelen om te voorkomen dat verkeer dichtbij een kruispunt parkeert) zal Zicht zeker worden meegenomen.</p> <p>Ondertussen zijn er gemeenteraadsverkiezingen in maart 2022 geweest en is er een nieuwe wethouder verkeer geïnstalleerd.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Bekostiging maatregelen.</p> <p>Het plan geeft geen inzicht in de kosten die gemoeid zijn met de maatregelen. In het uitvoeringsprogramma zijn de wensbeelden vertaald naar concrete maatregelen. In totaal 68 maatregelen zijn beschreven en geprioriteerd. “Kosten en effecten van maatregelen zijn nog niet in beeld gebracht”. Het lijkt ons gewenst aan te geven hoe deze maatregelen worden bekostigd. Een financiële paragraaf mag toch niet ontbreken?</p>	<p>In het raadsvoorstel ter vaststelling van het mobiliteitsplan zal meer informatie worden opgenomen over de bekostiging/financiering van de maatregelen</p>
15	<p>Natuurmonumenten maakt hierbij gebruik van de mogelijk om een zienswijze in te dienen op het Mobiliteitsplan Wijdemeren 2045.</p> <p>Wij hebben een viertal punten die wij graag onder uw aandacht willen brengen.</p> <p>Fietspad Kortenhoef</p> <p>Allereerst maken wij ons zorgen over het voorstel om een haalbaarheidsonderzoek in te stellen naar een nieuw aan te leggen fietspad nabij Kortenhoef (maatregel 8, p. 79). Natura2000 gebieden zijn strikt beschermd door de Wet natuurbescherming. Passende beoordeling is voor een ingreep als deze per definitie noodzakelijk. Wij hebben al eerder aangegeven dat naar ons inzien het kwetsbare Natura2000 gebied aldaar sterk te lijden zal hebben van de aanleg van een fietspad. Er zal verstoring van de Natura2000 doelsoorten optreden bij de aanleg van het fietspad en ook langdurige verstoring bij gebruik. Het fietspad staat geschetst op de rand van laagveenbos en veenmoeras. Goed ontwikkelde veenmoerassen zijn zeer soortenrijk en van groot belang voor o.a. libellen, amfibieën en zoogdieren zoals de noordse woelmuis en de waterspitsmuis. Vogelsoorten als de grote karekiet, roerdomp, purperreiger, snor en rietzanger zijn afhankelijk van veenmoeras. Deze soorten zijn gebaad bij rust. Fietspaden trekken gemotoriseerd en snel verkeer aan. Dit zorgt voor verstoring van de vogels en verkeersslachtoffers onder de amfibieën en kleine zoogdieren. Mogelijke verlichting van het fietspad zal ook een aantasting van het leefgebied teweegbrengen. De aanzuigende werking op insecten, bijvoorbeeld op nachtvlinders, kan verstorend werken in de voortplanting (rupsen). Het voedselaanbod voor diverse (vogel- en amfibieën-) soorten neemt dan significant af. Het fietspad zorgt zodoende voor meer verstoring dan een wandel- of struinpad. Momenteel is de fietsafstand tussen de Kwakel 22 en Middenweg 145, 2,7 kilometer. Wanneer het fietspad door het Natura2000 gebied zou worden aangelegd, zou de afstand</p>	<p>Fietspad Kortenhoef</p> <p>In het Mobiliteitsplan wordt voorgesteld om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid om dit fietspad te realiseren. Het idee is ontstaan omdat in het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen al een voetpad gepland staat en een combi/dubbelgebruik mogelijkheden zou kunnen bieden. Het effect op de natuurwaarden zal uiteraard een belangrijk onderdeel van dit onderzoek zijn, maar ook de effecten die het fietspad heeft op recreatieve doelstellingen. In dat onderzoek zal moeten blijken of het mogelijk is om een fietspad te realiseren zonder een te grote negatieve impact op het Natura 2000 gebied.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>1,47 km worden. Een besparing van 1,23 km. Gemiddeld gezien fietst men ongeveer 3 (tot 4 met wind tegen) minuten over een afstand van 1 km. Dit betekent dat de reistijd voor fietsers wordt verkort met 4 (tot maximaal 5) minuten. Vanuit de Natuurherstelmaatregelen en Programma Natuur wordt, mede vanuit het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen, met publieke middelen, veel geïnvesteerd in het verbeteren van de leefgebieden van moerasvogels, omdat het slecht gesteld is met deze beschermde en zeldzame Natura2000 doelsoorten. Natuurmonumenten vindt dit niet te rijmen met aantasting van hetzelfde kwetsbare Natura2000 leefgebied door de aanleg van een fietspad, dat een afstandsbesparing van welgeteld 1,23 km oplevert.</p> <p>Verbreding fietspad Noordereinde Voor het Noordereinde wordt voorgesteld het fietspad te verbreden (maatregel 9a, p. 80). Het fietspad langs het Noordereinde ligt voor grote delen van het tracé op eigendom van Natuurmonumenten. Het eigendom van Natuurmonumenten beslaat grote delen van de dubbele laan, gelegen aan de oostzijde van het Noordereinde. De laan wordt op verschillende andere manieren beschermd, onder andere als onderdeel van het beschermd dorpsgezicht en landschapselement. Natuurmonumenten heeft de verplichting en de wil om deze laan in stand te houden. Op dit moment staat deze laan onder grote druk door het intensieve grondgebruik. De hoeveelheid auto's die op de laan parkeert, de weg die direct langs de bomen loopt en de aanwezigheid van het fietspad tussen de bomen, brengen schade aan de wortelpakketten van de oude bomen in de dubbele bomenlaan. Een breder fietspad levert de aanwezige bomen extra belasting op. Voor behoud van de bomenlaan zal eerder gepleit moeten worden voor het reduceren van het grondgebruik onder de laan, waardoor een breder fietspad niet in die lijn past. Natuurmonumenten staat echter wel open voor gesprek met de gemeente over een andere, verbeterde, inrichting van het Noordereinde. Een optimale inrichting voor auto, fiets, bewoner en natuur is volgens Natuurmonumenten haalbaar én een mooi uitgangspunt voor dit gesprek.</p> <p>Rondweg Ter Sype "Onderdeel van de planvorming is het realiseren van een nieuwe rondweg (21a) via De Rading naar de Nieuw-Loosdrechtsedijk "(p. 81). De beoogde locatie van de nieuwe</p>	<p>Verbreding fietspad Noordereinde In de toelichting op deze maatregel is beschreven dat voor de uitwerking in gesprek met Natuurmonumenten gezocht moet worden naar de optimale inrichting voor auto, fiets, bewoner en natuur. We waarderen dat u dit gesprek met ons aan wilt gaan.</p> <p>Rondweg Ter Sype</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>rondweg (en woonwijk) is gelegen op de gradiënt van zand naar veen. De locatie ligt omringt door diverse hoogstaande natuurgebieden. Een verscheidenheid van leefomstandigheden op korte (en bereikbare) afstand van elkaar zorgt voor veel biodiversiteit en goede overlevingskansen in een veranderend klimaat. De overgang van droge zandgronden naar de natte veengebieden is ook van belang voor het natuurlijke hydrologische systeem van inzijging en kwelstromen, dat de Utrechtse Heuvelrug met het Vechtplassengebied verbindt. Dit systeem is bepalend voor de waterkwaliteit en daarmee het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen in het Oostelijke Vechtplassen gebied. Vanwege de hoge ecologische potenties van de locatie zou volgens Natuurmonumenten niet enkel de verkeersveiligheid een randvoorwaarde moeten zijn maar ook vergaande ecologische inpassing. Dit gaat om de fysieke inrichting van de rondweg met o.a. natte en droge faunapassages en bescherming tegen verkeersslachtoffers. Ook zou volgens Natuurmonumenten het totaal effect op het hydrologisch systeem en het achterliggende Natura2000 gebied moeten worden doorgerekend en beoordeeld (verharding, stikstofdepositie, licht- en geluidsverstoringen etc.). Dit geldt overigens ook voor de nieuw aan te leggen woonwijk.</p> <p>Verlichting fietspad Leeuwenlaan “Een andere maatregel voor de fietsers is het verhogen van de fietsvoorzieningen langs de Leeuwenlaan (10a) door openbare verlichting en belijning te realiseren” (p. 80) Natuurmonumenten is geen voorstander van verlichting omdat veel dieren hier last van kunnen hebben. Vooral de voorkomende vlemuizen alhier zijn gevoelig voor lichtverstoring. Deze verstoring zal effect hebben op hun verblijfplaatsen, vliegroutes en in hun jachtgebied. Vooral straatverlichting kan leiden tot verblinding bij deze beschermde diersoorten. Sommige vlemuissoorten mijden zelfs verlichting, met desastreuze gevolgen voor de populaties. Wanneer hier toch wordt gekozen voor het aanbrengen van verlichting zal uit een natuurtoets moeten blijken dat dit geen schade aan vlemuizen oplevert. Alle in Nederland voorkomende vlemuissoorten zijn beschermd via de Wet natuurbescherming, inclusief alle onderdelen van hun leefgebied waaronder vliegroutes, foerageergebieden en verblijfplaatsen.</p>	<p>Bij de nadere uitwerking van de Rondweg Ter Sype wordt rekening gehouden met natuur en ecologie. De weg zal voldoen aan de vigerende beleidsuitgangspunten op het gebied van natuur.</p> <p>Verlichting fietspad Leeuwenlaan Langs de Leeuwenlaan staat in de huidige situatie al verlichting om de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer te verlichten. Het toevoegen van verlichting op de fietspaden zal daardoor, naar onze inschatting, een zeer beperkt effect hebben op de lichtvervuiling langs deze weg. Het aanbrengen van verlichting langs doorfietspaden maakt onderdeel uit van de provinciale richtlijnen voor doorfietspaden. Daarbij komt dat dit een schoolfietsroute is en verlichting bijdraagt aan de sociale veiligheid.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
16	<p>Voor ons als transport- en handelonderneming zal het plan enorme problemen op gaan leveren.</p> <p>Onze werkzaamheden voor particulieren, hoveniers, stratenmakers ed zijn in de buurt van Ankeveen, Kortenhoef, 's-Graveland, Hilversum, Bussum en Naarden.</p> <p>Omrijden wordt dan een grote belasting voor ons eigen dorp Nederhorst den Berg of 's-Graveland, manuren worden meer en dieselolie duurder.</p> <p>Dan hebben we het nog niet eens over het milieu!</p> <p>Ook lijkt het ons dat de bestaande industrieterreinen Nieuw Walden, Traggans ed bereikbaar moeten zijn voor vrachtverkeer. Op deze bedrijventerreinen is veel werkgelegenheid voor ons dorp en omstreken. Uiteindelijk wordt het probleem alleen maar groter en minder veilig door het stuk Middenweg voor vrachtverkeer af te sluiten, want er zal altijd bestemmingsverkeer zijn voor de bedrijven die daar aan het stuk gevestigd zitten.</p>	<p>Het vrachtwagenverbod op het oostelijk gedeelte van de Middenweg is mede voorgesteld vanwege beperkte aslast op de Gele Brug in Ankeveen en de krappe draai bij de Klapbrug, waardoor het risico op onveilige situaties kan ontstaan.</p> <p>De meest veilige route is vanaf de Middenweg naar de N523. Voor bedrijven aan de Middenweg (tussen Nieuw Walden en Herenweg) komt de mogelijkheid om een ontheffing te krijgen voor vrachtverkeer vanaf of naar de N523. De Middenweg maakt tussen de N523 en bedrijventerrein Nieuw Walden onderdeel uit van het wensnetwerk voor vrachtverkeer.</p>
17	<p>Met deze brief wil ik mijn zienswijze geven op het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045.</p> <p>Allereerst wil ik mijzelf kort introduceren; ik ben geboren op de hoek van het Ankeveensepad aan de kruising met het Noordereinde in 's-Graveland in 1960 en heb daar altijd gewoond, sinds 1986 in de woning ernaast aan het Noordereinde. Vanaf de jaren zestig heb ik eerst als kind later als volwassene, de opkomst van het verkeer van zeer dichtbij meegemaakt tot aan de huidige dag. Ook de vele maatregelen die de gemeente heeft genomen om de sinds de jaren zestig ontstane verkeersoverlast op Noorder en Zuidereinde te beteugelen heb ik van dichtbij meegemaakt. Ik heb vaak geparticipeerd o.a. in de klankbordgroep voor de herinrichting van het Noordereinde in 2008 en commentaar geleverd op vrijwel alle plannen en maatregelen sinds ongeveer 1980. Ik ben werkzaam als bouwinspecteur voor monumenten bij een gemeente.</p> <p>In die periode zijn er veel maatregelen genomen om de verkeersoverlast die bewoners ervaren te verminderen. Helaas zijn een groot deel van die maatregelen mislukt en is gebleken dat de problematiek zeer hardnekkig is en de ruimte om maatregelen te nemen beperkt. Zo is de plaatsing van stoplichten aan de Klapbrug mislukt door de complexiteit van de kruising, er stonden maar liefst 23 stoplichten en de lange opsteltijden zorgden voor overlast voor de bewoners die dicht op de weg wonen. Mijn eigen woning staat op slechts 2 meter van de weg. Drempels in de vorm van Gumatec tegels die geplaatst waren dicht bij mijn woning zorgden voor enorme overlast omdat vrachtauto's met name in het donker ('s-ochtends vroeg!) er met grote snelheid opbotsten wat bewoners letterlijk in</p>	

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>hun bedden deed schudden. De proef met de bloembakken mislukte omdat ze slecht was uitgevoerd (veel te veel bakken..) terwijl het wel zorgde voor een terugdringen van het vrachtverkeer met misschien wel 80 a 90 %! (wat niet in uw tekst wordt erkend!)</p> <p>Terzelfdertijd zijn in deze periode maatregelen genomen die de verkeersdrukke sterk deden toenemen: ongeveer in 1984 werd er op Noorder en Zuidereinde een hoofdriool aangelegd en werd ook de weg heringericht. Onder de bomen werden toen parkeerplaatsen gemaakt terwijl daarvoor de meeste bewoners voor hun woning op de weg parkeerden.. dit had tot gevolg dat slechts dagen na heropening van de weg het verkeersaanbod plots veel groter werd: door de aanleg van de parkeerplaatsen onder de bomen werd de weg één 4 kilometer lang lint met strak asfalt zonder geparkeerde auto's! Dit had een grote verkeer aanzuigende werking tot gevolg. Ik weet nog goed hoe moeilijk het was door de op de weg geparkeerde auto's over het Noordereinde te rijden! Hiermee werd een dorpsstraat getransformeerd tot doorgaande weg en sluiproute tussen twee provinciale wegen en zelfs tussen de A1 en A2! En nam de snelheid ook nog flink toe.. In de begin jaren zeventig sloot Hilversum de Bussumergrintweg af wat letterlijk van de ene op de andere dag ook zorgde voor een groot extra verkeersaanbod..</p> <p>Opmerkelijk is dat bij alle plannenmakerij, in alle in opdracht van de gemeente gemaakte rapportages de grote Olifant in de kamer vrijwel nooit op juiste waarde wordt geschat: het vrachtverkeer. Alleen het vrachtverkeer zorgt voor de soms heftige trilling overlast, voor het grootste deel van de lawaai overlast en de uitstoot van roet en rijdt het wegdek kapot. Vrachtwagens zorgen bij uitstek voor een onveiligheidsgevoel.. Stelselmatig lijkt het alsof hier geen aandacht aan wordt besteed... misschien in opdracht of uit onbegrip met de plaatselijke situatie?</p> <p>Hiermee kom ik op mijn grootste kritiekpunt op uw rapport: opnieuw wordt er te weinig aandacht besteed aan het probleem van het vrachtverkeer.. Mijn stelling is dat vrachtverkeer voor 80 tot 90% van alle ervaren verkeersoverlast zorgt. Zonder vrachtverkeer zouden de bewoners nauwelijks echte storende overlast ervaren en zou er een veel grotere acceptatie zijn. Het grote aanbod van vrachtverkeer (dat aanbod wisselt in de loop der jaren en met de stand van de economie) zorgt er ook voor dat het niet mogelijk is de weg in te richten zoals een 30 km zone moet worden ingericht: drempels en verkeer plateaus zijn op het Noorder en Zuidereinde niet mogelijk omdat vrachtauto's bij het overrijden van deze obstakels voor onaanvaardbare overlast zorgen in de vorm van</p>	<p>De gemeenteraad besluit wanneer budget wordt vrijgemaakt om een maatregel te realiseren. Het is aan hen om de besluiten wanneer een verbod op nachtelijk vrachtverbod wordt ingevoerd.</p> <p>Het Noordereinde en Zuidereinde maken geen deel uit van het wensnetwerk voor vrachtverkeer. Bovendien draagt het vrachtverbod op het oostelijke gedeelte van de Middenweg eraan bij dat er minder vrachtverkeer via de Herenweg naar het Noordereinde zal rijden.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>(heftige) trillingen en lawaai. De huidige drempel op het Noordereinde bij nummer 265 en het plateau bij Natuurmonumenten zorgen b.v. voor veel overlast.</p> <p>Het aantal vrachtauto's is altijd gebagatelliseerd in rapportages. Er wordt dan b.v. gesteld dat het aantal vrachtauto's ten opzichte van het totale verkeersaanbod te 'verwaarlozen' zou zijn en er werd wel eens het getal van 'slechts' 400 zware vrachtauto's per dag gegeven daarmee implicerend dat dit een te verwaarlozen aantal zou zijn. Maar die 400 vrachtauto's per dag zijn er natuurlijk wel op 250 werkdagen zo'n 100.000 per jaar. Dat betekent dat mijn woning 100.000 keer per jaar op zijn grondvesten staat te schudden! Geen wonder dat de in 2008 geheel herbouwde woning nu al scheurvorming begint te vertonen..</p> <p>Bagatelliseren van het aantal vrachtauto's is niet alleen ongewenst maar ook schadelijk: vrachtauto's en alleen vrachtauto's brengen grote schade toe aan wegdek en woningen. In 2010 is het hele wegdek van Noordereinde noord en de Klapbrug vernieuwd tegen hoge kosten. Al binnen vijf jaar was er grote schade aan het wegdek te zien veroorzaakt door vrachtverkeer en had ik weer last van forse trillingen in mijn woning wat ook geldt voor de naburige woningen. Het brugdek van de kleine Klapbrug is bijna helemaal kapot en verzakt. En opnieuw: alleen het zware vrachtverkeer is hiervoor verantwoordelijk! Ook de overlast door verkeerslawaai en roet en fijnstof ligt ver boven acceptabele waarden op veel delen van het Noordereinde. En opnieuw: hiervoor is het vrachtverkeer grotendeels verantwoordelijk.. Vrachtwagens produceren zeer laag frequente geluids trillingen waar tegen woningen niet geïsoleerd kunnen worden.</p> <p>Ook u stelt in uw rapport dat het aantal nachtelijke vrachtauto's zeer beperkt is en daarmee implicerend dat dit nauwelijks een probleem zou zijn. Maar ik wordt dus wel elke keer wakker als b.v. om 04.00 uur in de nacht een hard rijdende vrachtauto mijn gehele huis doet schudden. Gelukkig stelt u wel een nachtelijk verbod voor vrachtverkeer voor.. helaas is mijn vertrouwen dat dit ooit wordt gerealiseerd zeer gering. We zijn door vorige Colleges en Wethouders jarenlang zoet gehouden met beloften over een 'verkeersconvenant' voor het vrachtverkeer. Zo als u in uw rapport aangeeft is dit er niet gekomen en zal dat er ook niet gaan komen..</p>	<p>Een percentage vrachtverkeer van 5 tot 10% voor een gebiedsontsluitingsweg is vrij normaal in Nederland. Het Noordereinde (telpunt 202) heeft een percentage van 4% en dat is minder.</p> <p>Er wordt niet geïmpliceerd dat het geen probleem is dat vrachtwagens 's nachts gebruik maken van Noordereinde/Zuidereinde. Dat het een probleem betreft is ook de reden van het nachtelijk vrachtverbod.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Ik ben van mening dat u de schadelijke invloed van het vrachtverkeer schromelijk onderschat: niet de personenwagens zijn het probleem, de vrachtauto's! Mijn ervaringen zijn niet slechts privé maar worden door anderen gedeeld. Jammer genoeg is het zo dat vele buurtbewoners zich niet meer willen uitspreken, zij zijn het thema zat. Dat bleek ook duidelijk uit de teleurstellend lage deelname aan de digitale inspraakronde afgelopen november... ik kreeg het idee dat ik een van de weinige bewoners ben die puntjes heeft gezet bij de Klapbrug en Noordereinde..</p> <p>Resumerend: op alle andere maatregelen die U in uw rapport noemt wil ik geen commentaar leveren omdat als de grootste bron van verkeersoverlast blijft bestaan deze maatregelen weinig zin zullen hebben. En deze bron is natuurlijk het vrachtverkeer. Een 'relatief' klein aantal vrachtauto's verziekt het leefklimaat op Noordereinde en Zuidereinde door lawaai en uitlaatgassen, zorgt voor onveiligheid en schade aan wegdek en woningen. Daarom zou ik graag zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> -dat een verbod op nachtelijk vrachtverkeer z.s.m. wordt ingevoerd, -dat er een totaal verbod komt voor zware vrachtauto's op Noorder en Zuidereinde (en op de parallelwegen) behalve bestemmingsverkeer en dat voor de huidige industrieterreinen in Ankeveen en Nederhorst den Berg een oplossing komt b.v. overladen in kleinere units, -dat er geen verdere verkeer aanzuigende maatregelen worden genomen zoals het verbreden van de wegen zoals in uw rapport wordt voorgesteld, -dat er geen verkeersmaatregelen worden genomen die voor extra overlast voor de omwonenden kunnen zorgen zoals drempels en verkeersplateau's. -dat rekening wordt gehouden in uw rapport met de status van Beschermd Stads en Dorpsgezicht van 's-Graveland. <p>Tenslotte wil ik de laatste opmerking belichten: een belangrijke omissie in uw rapport is dat nergens wordt vermeld dat 's-Graveland in 1986 is aangewezen als Beschermd Stads en Dorpsgezicht en dat de expliciete bescherming van dit gebied geregeld is in het geldende Bestemmingsplan voor 's-Graveland en de landgoederenzone. In dit bestemmingsplan worden naast de algemene bescherming van dit gebied die opgedragen wordt aan het gemeentebestuur ook expliciet de te beschermen waarden genoemd waaronder de bomenrijen. In uw plan geeft u een wensbeeld voor de weg waarbij deze bomen zouden moeten verdwijnen, u stelt dat hier contact over moet worden opgenomen</p>	<p>Het nachtelijk vrachtverbod heeft een hoge prioriteit in het uitvoeringsprogramma. Een verbod voor zwaar vrachtverkeer is niet te realiseren/haalbaar voor een gebied/traject als het Noordereinde. Wegen worden alleen veiliger ingericht, niet om verkeer aan te trekken. Er wordt rekening gehouden met het Beschermd Stads en Dorpsgezicht van 's-Graveland</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>met Natuur Monumenten. Nogmaals, met klem wil ik u erop wijzen dat dit beschermde waarden zijn. Op dit moment worden in de gemeente burgerinitiatieven ontplooid om tot een erfgoedstichting te komen. Doel hiervan is o.a. om de in het Bestemmingsplan genoemde waarden zoals de bomenrijen ook daadwerkelijk te gaan beschermen en indien nodig deze af te gaan dwingen. Onderzocht wordt ook of het vrachtverkeer dat veel schade aan monumentale gebouwen aanbrengt door de grote trillings overlast is te verenigen met dit Beschermd gezicht m.a.w. of hier geen maatregelen tegen moeten worden genomen door het College dat immers de opdracht heeft het Beschermd gezicht ook daadwerkelijk te beschermen.</p> <p>Ik hoop dat u in uw finale versie van het Mobiliteitsplan rekening wilt houden met de Beschermd status van 's- Graveland en wilt overwegen om vergaande maatregelen te nemen tegen de Olifant in onze huiskamers: het vrachtverkeer.</p>	<p>Bij het nemen van maatregelen op de wegen wordt rekening gehouden met de impact die dat heeft op de omliggende woningen en bewoners. Daarnaast gelden de beleidskaders voor de gebieden met de status van het Beschermd Stads en Dorpsgezicht van 's-Graveland.</p>
18	<p>Voor ons als transport- en handelsonderneming zal het plan enorme problemen op gaan leveren.</p> <p>Onze werkzaamheden voor particulieren, hoveniers, stratenmakers ed zijn in de buurt van Ankeveen, Kortenhoef, 's-Graveland, Hilversum, Bussum en Naarden. Omrijden wordt dan een grote belasting voor ons eigen dorp Nederhorst den Berg of 's-Graveland, manuren worden meer en dieselolie duurder. Dan hebben we het nog niet eens over het milieu!</p> <p>Ook lijkt het ons dat de bestaande industrieterreinen Nieuw Walden, Trapgans ed bereikbaar moeten zijn voor vrachtverkeer. Op deze bedrijventerreinen is veel werkgelegenheid voor ons dorp en omstreken.</p> <p>Uiteindelijk wordt het probleem alleen maar groter en minder veilig door het stuk Middenweg voor vrachtverkeer af te sluiten, want er zal altijd bestemmingsverkeer zijn voor de bedrijven die daar aan het stuk gevestigd zitten.</p>	<p>Het vrachtwagenverbod op de Middenweg is mede voorgesteld vanwege beperkte aslast toegestaan op de Gele Brug in Ankeveen) en de krappe draai bij de Klapbrug, waardoor het risico op onveilige situaties kan ontstaan.</p> <p>De meest veilige route is vanaf de Middenweg naar de N523. Voor bedrijven aan de Middenweg (tussen Nieuw Walden en Herenweg) komt de mogelijkheid om een ontheffing te krijgen voor vrachtverkeer vanaf of naar de N523. De Middenweg maakt tussen de N523 en bedrijventerrein Nieuw Walden onderdeel uit van het wensnetwerk voor vrachtverkeer. Dit bedrijventerrein blijft dus bereikbaar.</p> <p>Bestemmingsverkeer zal er blijven, dat klopt. Het vrachtverkeer rijdt alleen zoveel mogelijk over de routes die daarvoor zijn aangewezen.</p>
19	<p>N.a.v. uw publicatie van het concept Mobiliteitsplan Duurzaam, Veilig & Vooruit (Mobiliteitsplan 2045 Wijdemeren), stuur ik u bijgaand mijn zienswijze hierop. Deze zienswijze is gericht op mijn directe omgeving in 's-Graveland, nl het Noordereinde. In deze zienswijze, verzoek ik u een aanpassing van genoemde concept Mobiliteitsplan</p>	

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Duurzaam, Veilig & Vooruit met als ondertitel Mobiliteitsplan 2045 Wijdmeren ten aanzien van de volgende onderwerpen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Minder verkeer. 2. Verkeer langzaam rijden. 3. Verkeersveiligheid. 4. Rekening houden met het beleid van omliggende gemeenten. <p>Het is duidelijk dat een dorp als 's-Graveland niet geschikt is voor de hoeveelheid verkeer dat tegenwoordig door het dorp raast. De straten én de aanliggende huizen zijn hier niet op berekend. De toegenomen verkeersdruk en de hoeveelheid zeer grote vrachtwagens leidt tot schade aan de aanliggende huizen.</p> <p>Bewoners ondervinden zeer veel hinder van het verkeer, niet alleen vanwege de schade aan de huizen, maar ook geluidsoverlast, overlast door trillingen, te hard rijden, om nog maar te zwijgen over de milieuoverlast, zoals bovenmatig fijnstof. Ook de natuur, de bomen langs de vaartwegen, hebben te lijden onder de overmatige uitlaatgassen.</p> <p>Ad 1. Minder verkeer</p> <p>Het meeste verkeer dat dagelijks door 's-Graveland beweegt is geen lokaal verkeer, maar doorgaand verkeer. Dit is opmerkelijk, omdat eigenlijk in de directe omgeving voldoende N-wegen zijn voor het doorgaande verkeer. Dit roept de vraag op waarom zoveel (lees: teveel) verkeer door 's-Graveland rijdt. Dit heeft onder meer te maken met het onder punt 1 genoemde beleid van omliggende gemeenten.</p> <p>Ondergetekende pleit daarom ook voor een beleid dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lokaal verkeer cq bestemmingsverkeer van harte welkom is in 's-Graveland; - doorgaand verkeer sterk ontmoedigd wordt om naar of via 's-Graveland te rijden. <p>Hoe kan zoiets eruit zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> * afsluiting van 's-Graveland voor doorgaand vrachtverkeer. Dit betekent dat alleen lokaal vrachtverkeer nog welkom is. Het doorgaande vrachtverkeer (waaronder veel buitenlandse vrachtauto's) wordt dus via de N-wegen geleid, maar in 's-Graveland geweerd. Dit kan eenvoudig met camera's met nummerherkenning gehandhaafd worden. * andere auto's confronteren met uitsluitend langzaam rijden. Dit betekent enerzijds de maximale snelheid beperken in geheel 's-Graveland tot 30 km en anderzijds beperkingen 	<p>Ad. 1. Minder verkeer</p> <p>Het Noordereinde is een gebiedsontsluitingsweg maar is geen onderdeel van het netwerk voor het vrachtverkeer. Er zijn geen gegevens bekend over herkomst en bestemming van het gemotoriseerd verkeer maar enig doorgaand verkeer hoort ook thuis op een gebiedsontsluitingsweg, niet op een erftoegangsweg. Bovendien wordt voorgesteld om op het Noordereinde en Zuidereinde een nachtelijk vrachtverbod in te stellen. Dit draagt bij aan minder verkeer op deze wegen.</p> <p>Om een vrachtverbod voor doorgaand vrachtverkeer in te stellen wegen de kosten niet op tegen de baten op het Noordereinde. Het probleem van doorgaand vrachtverkeer is niet aangetoond.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>op de wegen aanbrengen. De 30 km-zone kan gehandhaafd worden met snelheidscamera's, waaronder de door de overheid recent bestelde mobiele flitspalen. * tourfietsers en wandelaars zijn van harte welkom, maar de onbeperkte omvang van hardfietsers moet beperkt worden. Dit geldt ook voor toertochten met vervuilende snorfietsen, oude auto's, etc. die ieder weekend door de prachtige, natuurlijke omgeving van 's-Graveland rijden.</p> <p>Ad 2. Verkeer langzaam rijden Zoals in het vorige onderwerp al benoemd, pleit ondergetekende voor de verlangzaming van het verkeer in 's-Graveland, onder het motto: "s-Graveland is te mooi om snel door te rijden". Op welke wijze kan deze verlangzaming vorm worden gegeven, ter versterking van ook het vorige punt. Voorbeelden hiervan zijn: * vernauwing van de wegen, zoals met lage bloembakken. Hierdoor moeten auto's, vrachtauto's, etc. slompen waardoor van nature langzamer wordt gereden. In het verleden is een proef gehouden met hoge bloembakken dat niet goed uitpakte. In mijn voorstel van lage bloembakken op de weg, kunnen de nadelen vanuit de proef ondervangen worden; - "gemene" drempels; - flitspalen; - kleuren op het wegdek; - verkeerslichten die automatisch op "rood" springen wanneer te hard wordt gereden (met uiteraard een flitspaal erbij geplaatst voor de handhaving).</p> <p>Ad 3. Verkeersveiligheid In het concept Mobiliteitsplan Duurzaam, Veilig & Vooruit met als ondertitel Mobiliteitsplan 2045 Wijdemeren wordt ook aandacht besteed aan de verkeersveiligheid, wat erg wordt gewaardeerd. In dit rapport wordt onder meer vastgesteld dat "Veel respondenten vinden dat deze locatie onveilig" is, waarbij bedoeld wordt op het kruispunt in 's-Graveland van het Noordereinde / Zuidereinde. Ongetwijfeld zal dit kruispunt het drukste zijn, maar niet</p>	<p>Gezien de gebiedsontsluitende functie handhaven wij een regime van 50 km/uur met uitzondering van de huidige 30 km/uur zone bij de Klapbrug.</p> <p>De gemeente Wijdemeren is toegankelijk voor alle soorten voertuigen die goedgekeurd zijn door de RDW. Hier willen wij geen onderscheid in maken.</p> <p>Ad 2. Verkeer langzaam rijden Zoals onder Ad. 3. aangegeven is besloten dat een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur het beste past voor het Noordereinde. Op een dergelijke weg past het niet om ingrijpende snelheidsremmende maatregelen te nemen. Een dergelijk inrichting past namelijk bij een erftoegangsweg met een belangrijke verblijfsfunctie</p> <p>Ad 3. Verkeersveiligheid Het vrachtverbod op het oostelijke gedeelte van de Middenweg draagt eraan bij dat er minder vrachtverkeer via de Herenweg naar het Noordereinde zal rijden. Dit zorgt voor een afname van verkeer op het</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>noodzakelijkerwijs onveilig zijn vanwege de verkeerslichten. De meest gevaarlijke verkeerssituatie betreft echter de kruising op het Noordereinde met de Herenweg. Het enige dodelijke verkeersslachtoffer van de gemeente Wijdmeren in de afgelopen jaren is op deze kruising te betreuren. Dit is een erg lastige verkeerssituatie, dat slechts met eigen ogen aanschouwd moet worden om dit te kunnen beseffen. Enerzijds is sprake van een onoverzichtelijke en smalle kruising met (dicht aan de weg staande) huizen en feitelijk twee naast elkaar gelegen kruisingen. Anderzijds is sprake van een dagelijkse grote verkeersdruk uit hoofde van het groot aantal scholieren (per fiets), veel te veel en te grote vrachtauto's, veel reguliere auto's, bussen, trekkers en andere verkeersdeelnemers zoals wandelaars en paarden.</p> <p>Dit betekent dat geadviseerd wordt om zowel de verkeersdruk op deze kruising te verminderen als de snelheid van het verkeer te verlangsamen. Onder andere punten zijn al suggesties gedaan om het verkeer te verminderen zoals een verbod op al het doorgaande vrachtverkeer (24 uur per dag, met handhaving met bijvoorbeeld camera's met nummerherkenning). Het verlagen van de snelheid van het dagelijkse autoverkeer kan bereikt worden door middel van bijvoorbeeld verkeersregelaars in de spits, een verhoogde top midden op de kruising (niet bedoeld om een rotonde in te stellen, maar wel om de snelheid te verminderen), of het plaatsen van verkeerslichten.</p> <p>Ad 4. Rekening houden met het beleid van omliggende gemeenten In het concept Mobiliteitsplan Duurzaam, Veilig & Vooruit met als ondertitel Mobiliteitsplan 2045 Wijdmeren wordt uitsluitend en exclusief ingegaan op de gemeente Wijdmeren. Dit brengt met zich mee dat niet expliciet wordt ingegaan op het beleid van omliggende gemeenten, dat mogelijk van invloed is op het gepresenteerde mobiliteitsplan. Een voorbeeld hiervan is de gemeente Hilversum dat al jarenlang een bewust en structureel beleid voert om met name het vrachtverkeer te weren uit de gemeente Hilversum, zodat de gemeente Wijdmeren in het algemeen en 's-Graveland (i.c. Noordereinde en Zuidereinde) in het bijzonder relatief veel autoverkeer waaronder relatief veel vrachtauto's krijgt te verwerken. Veel verkeer in Wijdmeren is dus het gevolg van beleid van omliggende gemeenten zoals de gemeente Hilversum. Verzocht wordt dus om hiermee wel rekening te houden, met als doel om niet als "afvoerputje" te dienen van andere, omliggende gemeenten.</p>	<p>kruispunt bij de Klapbrug, wat een van de redenen is om het vrachtverbod voor te stellen.</p> <p>Het kruispunt bij de Smidsbrug heeft lange wachtrijen voor de verkeerslichten met als gevolg gevaarlijke verkeersmanoeuvres van o.a. langzaam verkeer.</p> <p>4. Rekening houden met het beleid van omliggende gemeenten In Deel A van het Mobiliteitsplan zijn in hoofdstuk 3 de beleidskaders beschreven van de nationale overheid, maar ook de provinciale en regionale beleidskaders zijn in dit hoofdstuk beschreven. Zodoende is ook rekening gehouden met het beleid van de omliggende gemeenten, waarvan Hilversum het belangrijkste is.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Tenslotte</p> <p>Hoofdzakelijk is dat er een structurele afname van het verkeer wordt bewerkstelligd. Dit is absoluut noodzakelijk. Daarnaast de handhaving van de snelheid. Onder het mom van: "s-Graveland te mooi om hard doorheen te rijden". Ik kan u verzekeren, er wordt hier standaard te hard gereden. Hierop zal gehandhaafd moeten worden.</p>	<p>De gemeente Wijdmeren heeft regelmatig contact met de politie in de Gooi- en Vechtstreek over het handhaven van de verkeersregels (en dus ook de snelheid) in de gemeente. De metingen tonen overigens niet aan dat in heel 's-Graveland standaard te hard wordt gereden. Wel wordt gestreefd naar een veilige verkeersinrichting conform de basiskenmerken.</p>
20	<p>Hiermee meld ik u onze zienswijze waarbij wij bezwaar maken tegen het voorstel om met name het gedeelte van de Middenweg (tussen Nieuw-Walden en de Herenweg) af te waarden naar een erftoegangsweg en daarbij de fietspaden te vervangen door fietsstroken op de rijbaan.</p> <p>Dit plan gaat zeker meer gevaar veroorzaken voor met name de fietsers (schoolgaanden kinderen) op de rijbaan dan de huidige situatie hier, gezien de verkeersactiviteiten die ondanks dit voorstel zullen blijven plaatsvinden (de regelmatig langs de weg geparkeerde auto's en vrachtauto's) de laad- en los activiteiten van vrachtauto's, en de busjes van de pakketdiensten.</p> <p>De Middenweg is zoals bekend een lange rechte weg. Met een verbreding van het weggedeelte naar 6 meter zal hierdoor nog meer ruimte ontstaan voor snelheidsovertredingen. Ook nu al wordt er regelmatig harder gereden dan de toegestane snelheid van 50Km per uur.</p> <p>Verder zijn er in de nieuwe plannen geen of zeer beperkte mogelijkheden voor vrachtverkeer om te keren als er geen doorgaand verkeer naar 's-Graveland meer mogelijk is waardoor er dan ook weer extra gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.</p> <p>De Middenweg is een doorgaande weg in de Horstermeerpolder waar ook veel bedrijfsactiviteiten aanwezig zijn. Wij zijn Van mening dat betere handhaving van de toegestane snelheid van maximaal 50 km op de gehele Middenweg een betere oplossing zal zijn voor de verkeersveiligheid.</p>	<p>Het vrachtwagenverbod op de Middenweg is mede voorgesteld vanwege de Gele Brug in Ankeveen (beperkte aslast toegestaan) en de krappe draai bij de Klapbrug, waardoor het risico op onveilige situaties kunnen ontstaan.</p> <p>De meest veilige route is vanaf de Middenweg naar de N523. Voor bedrijven aan de Middenweg (tussen Nieuw Walden en Herenweg) komt de mogelijkheid om een ontheffing te krijgen voor vrachtverkeer vanaf of naar de N523. De Middenweg maakt tussen de N523 en bedrijventerrein Nieuw Walden onderdeel uit van het wensnetwerk voor vrachtverkeer.</p> <p>Het keren van vrachtwagens gebeurt op bedrijventerrein Nieuw Walden of op de locatie zelf langs de Middenweg.</p> <p>Met een goede inrichting van de weg wordt de juiste snelheid afgedwongen en is de politie ook bereid te handhaven.</p>
21	<p>Deze zienswijze, ingediend namens een negental bewoners van de Snijlaan in Nederhorst den Berg, ziet op het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045 ('het Mobiliteitsplan') dat tot 15 mei a.s. ter inzage ligt.</p> <p>Wij verzoeken u deze zienswijze te betrekken bij de gemeentelijke plan- en besluitvorming en de belangen, feiten en omstandigheden die hierin genoemd staan nadrukkelijk mee te</p>	<p>In het Mobiliteitsplan wordt voorgesteld om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid om dit fietspad te realiseren. Hiervoor is met een stippellijn indicatief aangegeven dat de verbinding gelegd kan worden tussen de Kerklaan</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>wegen daarbij. Tot enkele dagen geleden waren de plannen van uw gemeente in het Mobiliteitsplan t.a.v. de Sniplaan in Nederhorst den Berg bij geen van de bewoners ervan bekend, ondanks dat er sterk op lijkt dat huizen en tuinen in de Sniplaan moeten wijken voor de plannen en teneinde door uw gemeente te worden gebruikt voor een fietspad.</p> <p>Ook om die reden gaat hierbij het dringende verzoek deze zienswijze uitdrukkelijk te betrekken bij uw gehele besluitvorming (en niet slechts bij een deel ervan). Weliswaar is ons (inmiddels) bekend dat de gemeenteraad op 11 maart reeds deel van het Mobiliteitsplan vastgesteld, maar daarbij heeft de raad deze zienswijze niet kunnen betrekken en bovendien geldt dat de gemeenteraad op 11 maart 2022 heeft bepaald dat pas een definitief besluit over het gehele Mobiliteitsplan genomen zal worden, na inspraak(-mogelijkheid) van alle bewoners over het gehele plan.</p> <p>De Sniplaan is een -grotendeels onverharde- doodlopende zijweg van de Middenweg die door de Horstermeerpolder, buitengebied van Nederhorst den Berg, loopt. De Sniplaan start in de haakse bocht in de Middenweg door de Horstermeerpolder en loopt door en eindigt in privéterreinen van woningen die aan de ringdijk liggen, die rondom de polder loopt. De Sniplaan is geen openbare weg. Toegang voor de bewoners en hun bezoek is grotendeels geregeld via erfdienstbaarheden. De Sniplaan en de daaraan gelegen bebouwing bestaat reeds vanaf het ontstaan van de Horstermeerpolder.</p> <p>In het Mobiliteitsplan (figuur 24) is voorzien in een plan voor een fietspad dat dwars door de huizen en tuinen van de Sniplaan loopt (zie rode omcirkeling en pijl rondom de oranje stippellijn): Met deze in Figuur 24 geplaatste oranje stippellijn is aldus een streep gezet door 5 a 6 woningen met tuin aan de Sniplaan, zonder dat de bewoners door uw gemeente vooraf iets is meegedeeld en zonder dat zij betrokken zijn geraakt bij de plannen. Bovendien loopt het fietspad dwars door een natuureservaat, de Oostelijke Vechtplassen.</p> <p>De lezer van het Mobiliteitsplan heeft te raden naar enige vorm van mobiliteits-noodzaak voor dit plan, want over de reden waarom dit fietspad voor de gemeentelijke</p>	<p>en de Middenweg. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat hiervoor huizen of tuinen moeten wijken.</p> <p>Bij de nadere uitwerking van een mogelijk tracé tijdens het haalbaarheidsonderzoek zal worden gekeken naar de beste inpassing, waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande bebouwing, zoals bij de Sniplaan, en de eigendomspositie van de gronden.</p> <p>Deze zienswijzenotitie maakt overigens onderdeel uit van de besluitvorming.</p> <p>Daarnaast zal een beoordeling van het effect op de natuurwaarden een belangrijk onderdeel van dit onderzoek zijn, maar ook de effecten die het fietspad heeft op recreatieve doelstellingen komen in beeld. In dat onderzoek zal moeten blijken of het mogelijk is om een fietspad te realiseren zonder een te grote negatieve impact op het Natura 2000 gebied en of een tracé inpasbaar is, mede met het oog op openbaarheid en eigendom.</p> <p>Dit fietspad verbetert wel degelijk de veiligheid aangezien over een aanzienlijke lengte het fietsverkeer wordt gescheiden van het autoverkeer. Op de fietsstraat de Kwakel wordt fiets en gemotoriseerd verkeer gemengd.</p> <p>Daarnaast wordt het fietsen hiermee gestimuleerd en als dit tot gevolg heeft dat de auto vaker blijft staan heeft het ook minder CO2 uitstoot. Daarmee wordt duurzame mobiliteit gestimuleerd en komt het ook nog ten goede aan de gezondheid.</p> <p>Daarmee heeft het nieuwe fietspad een functie vanuit bereikbaarheid (fijnmaziger fietsnetwerk), verkeersveiligheid, recreatie, gezondheid</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>verkeersveiligheid, toegankelijkheid en bereikbaarheid noodzakelijk zou zijn, zwijgen de plannenmakers in de paragraaf die aan dit plan is gewijd (paragraaf 10.4):</p> <p>10.4 Kortenhoef In (de omgeving van) Kortenhoef zijn meerdere fietsmaatregelen opgenomen in het uitvoeringsprogramma, Op de Kerklaan wordt voorgesteld om de weg anders in te richten, zodat fietspaden gerealiseerd kunnen worden (maatregel 11a). De Kerklaan is in de huidige situatie een hoog risico locatie met het oog op verkeersveiligheid'. Een eerste verkenning met een schematisch profiel liet zien dat de realisatie van een fietspad ten koste gaat van de bomen. In de omgeving van de Meenthof wordt daarnaast de onderhoudskwaliteit van de trottoirs verhoogd (maatregel 11b) Een andere maatregel voor de fietsers is het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar een nieuwe fietsverbinding tussen Kortenhoef en de Middenweg. Deze fietsverbinding zorgt voor een kortere route tussen Kortenhoef en Nederhorst den Berg. Daarnaast vormt deze fietsroute een alternatief voor De Kwakel. Een aandachtspunt is dat deze verbinding door Natura 2000 gebied loopt. De maatregel kan gecombineerd worden met het voetpad dat onderdeel is van het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen.</p> <p>De Smidsbrug is in de huidige situatie een verkeersveiligheidsknelpunt. Daarom blijft het noodzakelijk om hier maatregelen te nemen om de veiligheid te verbeteren, In maatregel 12 wordt voorgesteld om een blanco start te maken met een nieuw onderzoek naar oplossingen Bewonersparticipatie is onderdeel van dit onderzoek.</p> <p>Zoals te lezen valt, is de enige motivatie voor de route dat dit 'zorgt voor een kortere route tussen Kortenhoef en Nederhorst den Berg'. De fietsroute die blijktens pag. 56 als uitgangspunt heeft dat deze tweerichtingsverkeer is en maar liefst minimaal 3 tot 4 meter breed is, zo moge al blijken uit de tekst van het plan zelf, niet nodig voor de verkeersveiligheid en evenmin voor de bereikbaarheid. De enige reden die wordt gegeven is dat de geschetste route 'korter' zou zijn; korter betekent nog niet nuttig of noodzakelijk. De fietsroute is namelijk helemaal niet nodig voor de toegankelijkheid', de geplande verkorting komt slechts neer op enkele honderden meters ten opzichte van het huidige</p>	<p>en is daarbij duurzaam. De mogelijke negatieve impact op de natuur dient te worden onderzocht.</p> <p>De breedte van het fietspad staat niet vast.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>fietspad. Dit huidige fietspad wordt bovendien in hoge mate aangepakt/verbeterd in het Mobiliteitsplan én loopt al door een aantrekkelijke fietsomgeving (de Herenweg). De plan dient dus geen enkel mobiliteitsdoel anders dan dat het wat korter fietsen wordt. Niemand heeft er ooit over geklaagd dat het zo ver fietsen zou zijn tussen de Horstermeer en Kortenhoef. Dat is het ook niet.</p> <p>Het plan is alleen om bovenstaande redenen al onverenigbaar met de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan, die immers zijn de 'verkeersveiligheid', 'toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers' in een 'leefbare en duurzame gemeente Wijdemeren.</p> <p>De fietsroute moet blijkens het thema-eindoverzicht van het Mobiliteitsplan bovendien gecombineerd worden met een voetpad. Voor dat voetpad geldt: anders dan een recreatieve functie, kan dit voetpad geen redelijk doel dienen. Wij wijzen erop dat de opstellers van het plan hier ver buiten hun opdracht gaan. Recreatie is nadrukkelijk geen uitgangspunt van het Mobiliteitsplan (verkeersveiligheid, toegankelijkheid en bereikbaarheid). Er is werkelijk geen andere functie te verzinnen voor dit voetpad dan recreatief, want zou dwars door het buitengebied én door een stiltegebied voor vogels (Kortenhoefse plassen /Natura2000 / een natuurreserveaat waar niet gevaren mag worden anders dan met een kano of roeiboot) moeten gaan lopen en er woont niemand aan dit pad.</p> <p>Gelet op het bovenstaande is het fiets- en wandelpad dus ook niet duurzaam, integendeel, het maakt een hoge mate van inbreuk op de stille natuur van de Kortenhoefse plassen. Mogelijk hebben de opstellers van het plan een te beperkte blik op het begrip duurzaamheid als ware elke vorm van menselijk ingrijpen op de fiets reeds duurzaam. Zo een blik lijkt ons verregaand onjuist.</p> <p>Wij wijzen er bovendien op dat voor deze fietsroute een dijk aangelegd zou moeten worden, want voor wat betreft het natuurgebied loopt het dwars door het water/moeras. Last but not least, zou dit nodeloze fietspad door gebied lopen dat thans privé eigendom is, dat daarvoor onteigend zou moeten worden, waarbij niet uitgesloten is dat er huizen en tuinen moeten wijken.</p> <p>Sommige wilde plannen horen de tekentafels van de bedenkers ervan niet te verlaten. Dit plan is er zo een. Uw gemeente bedenkt hier een toekomstige fietsroute die NIET</p>	<p>Het doel is veel breder, namelijk ook duurzaamheid en gezondheid.</p> <p>De volgorde is andersom: in het gebiedsakkoord OVP staat al een voetpad. Dat was aanleiding om nu een onderzoek voor te stellen naar de haalbaarheid van een fietspad.</p> <p>Uitgangspunt is dat er geen huizen gesloopt worden.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>duurzaam is want loopt dwars door een stil tevens Natura2000 gebied, die NIET nodig is voor de verkeersveiligheid, NIET nodig is voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van bewoners en anderen, en in feite dus alleen een recreatieve functie zal kunnen gaan hebben. Voor dit, vanuit de mobiliteitsgedachte, volstrekt nutteloze fietspad, moet kostbaar natuurgebied (waar uw gemeente trots op zou moeten zijn in plaats van het zo voor de wilgen te gooien) gaan kijken én moet particulier grondbezit voor veel geld worden gaan onteigend. Dit plan hoort daarom op geen enkele andere plek thuis dan: in de prullenbak.</p> <p>Wij vragen ons hardop af of het inderdaad zo is dat, onder meer, Natuurmonumenten, middels de Klankbordgroep, geraadpleegd zou zijn voor deze fietsroute dwars door Natura2000 gebied, zoals in het Mobiliteitsplan staat.</p> <p>Het is om redenen van het bovenstaande dat wij uw Team, maar in het bijzonder ook de gemeenteraad, alsnog verzoeken te beslissen dat het Haalbaarheidsonderzoek NIET wordt ingezet bij gebrek aan enige realistisch perspectief t.a.v. de haalbaarheid. Het is een wild en zinloos plan.</p> <p>Wij verzoeken u om de bekendmaking van eventuele nieuwe of aangepaste plannen in dit verband óók per e-mail en per gewone post aan de belanghebbenden door te geven. Zij wonen op onderstaande adressen. Wij verzoeken u nadrukkelijk niet te volstaan op dit punt met publicatie via de gebruikelijke kanalen. Zoals het uw gemeente (sinds jaar en dag) immers bekend is, worden huis-aan huis bladen maar moeizaam bezorgd in de afgelegen Horstermeerpolder en is uw planvorming van dien ingrijpende aard dat wij u verzoeken de bewoners persoonlijk op de hoogte te houden indien daarvan sprake is.</p>	<p>Alle indieners (negen personen) waarvan het e-mailadres bekend is, krijgen persoonlijk de reactienota toegestuurd (per e-mail).</p>
22	<p>We begrijpen uit de bevindingen dat met name de bewoners die overlast ervaren zich hebben uitgesproken. Dat is op zich logisch want iemand zal minder snel de enquête invullen indien er geen grote overlast is of er geen urgente wensen zijn. Wanneer in de plannen vervolgens zoveel als mogelijk rekening wordt gehouden met de bewoners die hebben gereageerd en bepaalde verkeersmaatregelen worden getroffen, kan RHDHV/de Gemeente de andere bewoners echter niet vergeten.</p>	<p>Het vrachtwagenverbod op de Middenweg is mede voorgesteld vanwege de beperkte aslast op de Gele Brug in Ankeveen en de krappe draai bij de Klapbrug, waardoor het risico op onveilige situaties kan ontstaan.</p> <p>De meest veilige route is vanaf de Middenweg naar de N523. Voor bedrijven aan de Middenweg (tussen Nieuw Walden en Herenweg) komt de mogelijkheid om een ontheffing te krijgen voor vrachtverkeer</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Zoals bijvoorbeeld bij het plan voor de afsluiting van de Middenweg voor vrachtverkeer, dat lost mogelijk wat overlast in 's Graveland op, maar leidt onherroepelijk tot overlast in de kern van Nederhorst den Berg. Want ondanks de wensroute zal dit vrachtverkeer niet allemaal vanaf de Middenweg links afslaan terug naar de N201, maar ook kiezen voor bestemming N236 (Weesp/Bussum) en dus dwars door Nederhorst rijden. Het afsluitplan komt daarmee eigenlijk neer op verplaatsing van de overlast binnen de Gemeente.</p> <p>Volgens Figuur 30 wordt de Randweg op termijn vanaf het bord bebouwde kom Nederhorst den Berg niet meer als Provinciale weg beschouwd in de plannen, dat is heel prettig omdat het een 50KM-weg binnen de bebouwde kom is en geen reguliere Provinciale weg. Desondanks zal vrachtverkeer zoals gezegd deze Randweg gebruiken bij afsluiting van de Middenweg. Of als men bijvoorbeeld na verlaten van de N201 bij de Middenweg er achter komt dat deze aan het einde is afgesloten, dan rijdt men alsnog via de Randweg recht door Nederhorst. Of men gebruikt de route door het dorp bij file/drukke op de N201 en of N236. Het levert naar onze mening al met al ongewenst en gevaarlijk (sluip)verkeer op, terwijl er onder meer twee basisscholen (Joseph en Warin) aan de route in het dorp liggen.</p> <p>Overigens blijkt uit Figuur 29 dat het verkeer op de Randweg na overgaan in de Overmeerseweg vermindert van 5000 / 7500 MVT naar 3000 / 5000 MVT. Niet helemaal duidelijk is waardoor die vermindering plaatsvindt en waar die 2500 MVT blijft op dat punt. Het lijkt te veel verkeer om daar de wijk in te gaan.</p> <p>Wij pleiten concluderend voor een vrachtwagenverbod door de kern van Nederhorst, indien de Middenweg wordt afgesloten, met uitzondering uiteraard voor bestemmingsverkeer van AH, Lamme, etc. Daarnaast vragen we bij de plannen aandacht voor duidelijke (verbods)borden en inrichting, actualisering van navigatie-apps etc. en het liefst regelmatige handhaving.</p> <p>Die aandacht vragen we omdat ons als aanwonenden namelijk opvalt dat er nog te hard en tegen de richting in wordt gereden op het fietsstraatgedeelte van de Overmeerseweg. De versmalling bij de kruising met de Reigerlaan is vorig jaar weg gehaald, waardoor er</p>	<p>vanaf of naar de N523. De Middenweg maakt tussen de N523 en bedrijventerrein Nieuw Walden onderdeel uit van het wensnetwerk voor vrachtverkeer. Het is echter niet uit te sluiten dat een gedeelte van het vrachtverkeer door Nederhorst den Berg zal rijden richting de N236.</p> <p>Van dit deel van de "oude" provinciale weg door Nederhorst ten Berg is de gemeente Wijdemeren nu al wegbeheerder.</p> <p>Het verschil in hoeveelheid verkeer op de Randweg (figuur 29) is niet gelijk aan 2.500 mvt/etmaal. De hoeveelheid verkeer op de wegen is nu binnen ranges aangegeven, waarbij dat op het ene weggedeelte tussen de 5.000 en 7.500 mvt/etmaal ligt en op het volgende weggedeelte tussen de 3.000 en 5.000 mvt/etmaal.</p> <p>Bij de invoering van het vrachtverbod zullen de daarbij horende maatregelen zoals bebording, aanpassing navigatie etc. worden getroffen</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>ook harder gereden kan worden. De weginrichting klopt niet met de 30km-zone/fietsstraatgebied en doorgaande vrachtwagens vinden hun weg over onze straat, terwijl er een verbod is. Tenslotte wordt er op de stoep geparkeerd. De straat is weliswaar opgeknapt en daar zijn we erg blij mee, maar ondanks de goede bedoelingen is het niet helemaal veilig voor fietsende kinderen zoals onder 4.6 in het plan vermeld.</p>	
23	<p>Wij hebben zelf een vracht auto waarmee wij regelmatig gebruik maken van de Middenweg richting de Cannenburgerweg en richting Naarden. Als deze weg zou worden afgesloten voor vracht verkeer dan moeten wij veel meer kilometers maken en kost ons een hoop extra tijd en veel meer kilometers wat weer gelijk staan aan de brandstof voor ons zou dit betekenen dan we gemiddeld 10 kilometer per keer moeten omrijden om bij de plek van de bestemming te zijn. Dit geldt niet alleen voor onze eigen vracht auto's maar ook voor onze transporteur die hierdoor ook moet om rijden om bij ons de goederen komen lossen en ophalen. Ik maak dan ook bij deze bezwaar op het verbod voor vrachtverkeer tussen Nieuw Walden en de Herenweg in u Mobiliteitsplan deel C 10.2</p>	<p>Het vrachtwagenverbod op de Middenweg is mede voorgesteld vanwege de Gele Brug in Ankeveen (beperkte aslast toegestaan) en de krappe draai bij de Klapbrug, waardoor het risico op onveilige situaties kunnen ontstaan.</p> <p>De meest veilige route is vanaf de Middenweg naar de N523. Voor bedrijven aan de Middenweg (tussen Nieuw Walden en Herenweg) komt de mogelijkheid om een ontheffing te krijgen voor vrachtverkeer vanaf of naar de N523. De Middenweg maakt tussen de N523 en bedrijventerrein Nieuw Walden onderdeel uit van het wensnetwerk voor vrachtverkeer.</p>
24	<p>Op 30 maart 2022 is via het Weekblad Wijdmeren het concept Mobiliteitsplan Duurzaam, Veilig & Vooruit met als ondertitel Mobiliteitsplan 2045 Wijdmeren gepubliceerd. Met deze brief willen wij onze zienswijze hierop bij u indienen. U spreekt van verbreden van zowel de rijweg als het fietspad op een deel van het Noordereinde. Verbreding zal niet alleen tot toename van de verkeerssnelheid leiden maar ook een bedreiging van het beschermd(!) dorpsgezicht. Het kappen van monumentale bomen is een ongeoorloofde aantasting van het dorpsgezicht. Deze hoge bomen geven bovendien verkoeling in de zomer en zuigen veel water op in nattere tijden. Wij hebben in onze dorpen een vertraging van het verkeer nodig om de verkeersveiligheid te vergroten, nadelige effecten voor het milieu (fijnstof etc.), en de huizen (trillingen) terug te dringen. Zoals u weet zullen bredere rijbanen juist het tegenovergestelde effect hebben. Voor ons als bewoners van een historische buitenplaats is het belangrijk dat de dorpsgezichten en de buitenplaats-landschappen zoveel mogelijk in authentieke staat blijven zodat generaties na ons nog steeds de historische schoonheid van dergelijke buitenplaatsen (Nederlands cultureel erfgoed) kunnen ervaren. Het is daarom belangrijk</p>	<p>In de toelichting van de voorgestelde maatregelen op het Noordereinde is beschreven dat samen met Natuurmonumenten gezocht zal worden naar een optimale inrichting voor fietsers, auto's, bewoners en natuur. Hierbij wordt gezamenlijk gezocht naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren, de natuurwaarden te versterken binnen de kaders van het beschermd dorpsgezicht.</p> <p>Het Noordereinde en Zuidereinde maken geen deel uit van het wensnetwerk voor vrachtverkeer. Er wordt gestimuleerd om zoveel mogelijk via de aangegeven routes te rijden. Daarnaast wordt voorgesteld een nachtelijk vrachtverbod in te voeren en draagt een vrachtverbod op het oostelijk gedeelte van de Middenweg bij aan minder vrachtverkeer dat via de Herenweg naar het Noordereinde rijdt. Noordereinde en Zuidereinde hebben een gebiedsontsluitende</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>dat de hoeveelheid verkeer door onze dorpen gelimiteerd wordt: d.w.z. alleen lokaal en bestemmingsverkeer, en weren van vrachtverkeer dat geen bestemmingsverkeer is. Wij vragen ons ook af of de verbreding van een klein deel van het Noordereinde werkelijk tot een oplossing van het verkeersprobleem zal leiden. In beide richtingen zal een fuik ontstaan waardoor nog meer gevaarlijke situaties zullen optreden.</p> <p>In het verleden heeft men wel eenrichtingsverkeer voorgesteld voor Noordereinde/Cannenburgeweg. Het is ons bekend dat er opnieuw voorstellen in die richting gedaan zullen worden. Destijds werd dat een niet levensvatbaar plan genoemd omdat de Cannenburgeweg een erfontsluitingsweg is in landelijk gebied met o.a. agrarisch verkeer en veel te smal is voor doorgaand (vracht)verkeer waar ook fietsers en voetgangers gebruik maken van de weg. Ook is zwaar verkeer nadelig (vergelijkbaar met het nadelig effect voor de huizen langs het Noordereinde met scheuren door trillingen) voor de historische bebouwing (eind 17de en 18de eeuw) met diverse buitenplaatsen aan de westzijde van de 's-Gravelandse Vaart. Voor de huizen langs de vaart aan de 's-Gravelandse kant betekent dat bovendien hinder van verkeer aan zowel voor als achterzijde. De achterzijde van die huizen kijkt uit over de vaart en is daarmee de meest aangename zonnige kant. Vanaf de Cannenburgeweg is er geen vervolg naar de Koninginneweg mogelijk omdat die weg nog smaller is wat zal leiden tot toename van het verkeer op de kruisingen met onoverzichtelijke situaties (NB ook toename aantal verkeersbewegingen te verwachten door bouw Cannenburgerpark).</p> <p>Voor de Cannenburgeweg zou ik u erop willen wijzen dat ondanks de 30 km zone er door het overgrote deel der passerende auto's veel te hard wordt gereden. Inhaalmanoeuvres over de berm hebben wij zelf meerdere keren meegemaakt. Ook vrachtwagens negeren met regelmaat het inrijverbod. De zijkanten van de weg zijn op meerdere plaatsen in slechte staat waardoor de weg voor fietsers op die plaatsen gevaarlijk is. Hetzelfde geldt overigens voor andere 30 km gebieden in onze gemeente.</p> <p>In onze ogen zullen we (na 40 jaar hier te wonen en vele plannen en pogingen, om het verkeer veiliger te maken en te beïnvloeden, voorbij hebben zien komen) moeten accepteren dat er aan infrastructuur niet veel te verbeteren zal zijn. Het kan ook niet de bedoeling zijn om het probleem van de ene straat/wijk/dorp naar een andere te verplaatsen. Het woongenot en verkeersveiligheid zullen vooral gebaat zijn bij een aantal secundaire maatregelen:</p>	<p>functie en hebben daarmee niet alleen een verblijfsfunctie maar ook een verkeersfunctie.</p> <p>M.b.t. de genoemde secundaire maatregelen het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In het mobiliteitsplan zijn vrachtroutes aangewezen waarbij deels met vrachtverboden vrachtverkeer gestuurd wordt. Het weren van doorgaand (vracht)verkeer is lastig.

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<ul style="list-style-type: none"> - Weren van vrachtverkeer dat geen lokaal of bestemmingsverkeer is - Weren van doorgaand verkeer dat geen lokaal of bestemmingsverkeer is - Wegen dusdanig inrichten (conform de snelheidslimiet) dat de verkeerssnelheid daardoor naar beneden gaat - Handhaven, handhaven, handhaven op welke manier dan ook - Ondergrondse parkeergarages bouwen zodat het tekort aan openbare parkeerplaatsen kan worden opgevangen - Wellicht in ere herstellen van verkeersregelaars die op drukke tijden scholieren en andere fietsers op de meest onoverzichtelijke kruispunten veilig naar de overkant kunnen loodsen. - Herbezien of verkeersborden op diverse punten nog logisch zijn: bv entree 's-Graveland vanaf Vreelandseweg: 60 km, een paar meter 50 km en nog eens een paar meter verder 30 km - Bord 30 km enkele meters voor fietsuitrit op Noordereinde terwijl fietsuitrit verscholen ligt (waarschuwing-knipperlicht staat uit): zet tenminste een hekje voor de fietsuitrit zodat men niet de rijbaan op kan schieten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Handhaving kan als een weg conform de richtlijnen is ingericht. Het Mobiliteitsplan voorziet in een duurzaam veilige inrichting van de wegen in de hele gemeente. Een groot aantal wegen die nu 50 m/uur zijn krijgt een regime van 30 km/uur. Ook de verkeersborden horen bij deze inrichting. Daarbij dient veel aandacht te worden besteed aan duidelijke overgangen tussen de verschillende snelheidsregimes. • Het bouwen van een ondergrondse parkeergarages is erg duur en qua financiering niet haalbaar • Instellen van verkeersregelaars wordt alleen gedaan als het aantoonbaar onveilig is. Op dit moment is dit niet aan de orde maar als dit aan de orde komt, staat de gemeente hier voor open om in overleg te gaan met de school. • Veiligheid bij fietsuitrit Noordereinde wordt meegenomen in regulier onderhoud.
25	<p>Wij juichen het opstellen en uitvoeren van een mobiliteitsplan zeer toe, zeker als hierbij de belangen van de bewoners vanaf dag één meegenomen worden. Het wordt hoog tijd dat de wegen in onze Gemeente een opknapbeurt krijgen waardoor bewoners en vooral kinderen en ouderen veilig kunnen fietsen en wandelen.</p> <p>Wij hopen daarom ook dat bepaalde wegen in onze Gemeente de status “auto te gast” krijgen zodat automobilisten een duidelijk signaal krijgen dat er langzaam gereden moet worden.</p> <p>3.3 Regionaal beleid</p> <p>Op blz. 34 wordt het volgende geschreven: “Een doelstelling is het verbeteren van de Oostelijke Vechtplassen als ‘vrijtijdslandschap’ zodat bewoners en bezoekers de kwaliteiten van het gebied volop kunnen beleven. Hiervoor moet de recreatieve routestructuur (voor fietsers en voetgangers) verbeterd worden. Specifiek voor Wijdemerren is benoemd dat de Oud- en Nieuw- Loosdrechtse dijk, Boomhoek en Moleneind ontwikkeld worden tot belevingsvolle recreatieboulevards met een attractief en onderscheidend wegprofiel”.</p>	<p>3.3 Regionaal beleid</p> <p>. Het Mobiliteitsplan gaat niet in op recreatieve routes (wandelen, fietsen, varen, ruiters). Deze hebben o.a. een plaats binnen het gebiedsakkoord OVP.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>➤ VBLP leden missen in deze opsomming de Horndijk. De Horndijk verbindt de Oud Loosdrechtsedijk en het Moleneind. Deze dijk wordt bezocht door vele fietsers en wandelaars en vogelaars voor het prachtige zicht, de talrijke vogels en rust bij de Loenderveenseplas. Het is een gemiste kans om de Horndijk niet mee te nemen in de routestructuur. In dit plan wordt niet duidelijk waarom de Horndijk niet wordt opgenomen in de recreatieve routestructuur.</p> <p>1) Wij vragen daarom aan de gemeente Wijdmeren om aan te dringen bij het gebiedsakkoord om de Horndijk op te nemen in de routestructuur.</p> <p>Onderzoek ontsluiting & toegankelijkheid Blz. 34 - 1.4 “voor (regio)bewoners is het gebied goed toegankelijk, maar zijn er knelpunten voor wat betreft parkeren. Landelijke en internationale bezoekers missen toereikende OV infrastructuur vanuit de stedelijke centra. Daarom wordt er een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd om bezoekers meer aan de rand van het gebied te laten parkeren, in combinatie met een Toeristisch Overstap Punt (TOP)”.</p> <p>➤ De leden van de VBLP juichen dit toe. Ook op de Horndijk, Oud Loosdrechtsedijk en Veendijk is het onmogelijk om op topdagen de auto te parkeren. In de het toekomstbeeld Loosdrechts plassengebied uitgevoerd door Bureau Buhrs in opdracht van het gebiedsakkoord, wordt op blz. 10 geschreven dat een transferium aan de rand van dorpslinten een oplossing zou kunnen bieden voor het parkeerprobleem in het dorp. Mocht de uitvoering van dit plan te lang duren dan kan de Gemeente overwegen om betaald parkeren in te voeren. Dit zal sommige mensen ervan weerhouden om met de auto te komen en het brengt geld in het laatje van de gemeente.</p> <p>2) Wordt het “Toekomstbeeld Loosdrechts plassengebied” meegenomen in de genoemde haalbaarheidsstudie genoemd in punt 1.4 blz.34?</p> <p>3) In de tekst wordt niet duidelijk, wie deze haalbaarheidsstudie gaat uitvoeren en wanneer?</p> <p>Blz.34 - 1.5: Van dorpslint naar recreatieboulevard: “Het gebied kenmerkt zich door lintbebouwing waardoor de ontsluitende infrastructuur tegelijkertijd verkeersgebied en verblijfsgebied is. De kwaliteit van de openbare infrastructuur is wisselend. Het aanpakken van deze wegen zal hoge kosten met zich</p>	<p>Onderzoek ontsluiting & toegankelijkheid Blz. 34 - 1.4</p> <p>2) Het “Toekomstbeeld Loosdrechts plassengebied” wordt meegenomen in de genoemde haalbaarheidsstudie.</p> <p>3) Op dit moment is nog niet duidelijk wanneer de studie uitgevoerd kan worden. Hiervoor moet eerst een onderzoeksbudget worden vastgesteld door de gemeenteraad.</p> <p>Blz.34 - 1.5: Van dorpslint naar recreatieboulevard:</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>meebrengen en wordt daarom idealiter gedaan op het moment dat groot onderhoud noodzakelijk is.”</p> <p>Wij beamen dat de wegen in ons dorp aan een opknapbeurt toe zijn. Vooral het laatste stuk van de Oud Loosdrechtsedijk en de Horndijk vragen zeker aandacht. Een aantal voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op de Oud-Loosdrechtsedijk kun je nauwelijks wandelen. Laat staan met een kinderwagen of rollator lopen. • De fietsers op dit deel van de Oud-Loosdrechtsedijk zijn ondergeschikt aan het autoverkeer wat regelmatig gevaarlijke situaties met zich meebrengen. • Het fietspad op de Horndijk is twee meter tien breed. Op dit fietspad komen fietsers, solexrijders, e-bikers en voetgangers met honden en kinderen elkaar tegen. Dit levert gevaarlijke situatie op. Het fietspad loopt bij een goede regenbui onder water waardoor fietsers en voetgangers niet meer op het fietspad terecht kunnen. Wij hebben dit al meerder keren aangegeven bij de gemeente. <p>4) In de tekst van 1.5 blz.34 wordt niet duidelijk omschreven om welke wegen het gaat. Graag toevoegen.</p> <p>5) Het niet duidelijk omschreven dat de Provincie Noord Holland het opknappen van de wegen voor haar rekening neemt.</p> <p>Wensbeeld verkeer Blz. 70</p> <p>“Parkeren recreatieverkeer De meeste parkeerproblemen ontstaan op de zomerse en winterse piekdagen als veel recreanten Wijdemereren weten te vinden. In het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen is het realiseren van toeristische overstaplocaties met een parkeerterrein buiten de kernen als kansrijke oplossing genoemd. Mogelijke zoeklocaties zijn op de kaart weergegeven maar hebben geen enkele status. Hierbij is niet gekeken naar beschikbaarheid van ruimte op een locatie, maar naar een locatie op de route naar een gebied met parkeerproblemen in de zomer. Op basis van nader onderzoek kan de haalbaarheid en geschikte locatie(s) worden bepaald”.</p> <p>➤ Op de tekening op blz.70 staat op de hoek Veendijk/Horndijk/Oud-Loosdrechtsedijk een blauwe stip. Wij willen aangegeven dat deze locatie niet geschikt is voor het maken van een transferium/overstapplaats. De Loenderveenseplas is stiltegebied-Natura2000 gebied. Het</p>	<p>4) Op pagina 35 is op een kaart aangegeven om welke wegen het gaat.</p> <p>5) de provincie Noord-Holland onderhoudt alleen de wegen, die in haar eigen beheer zijn</p> <p>Wensbeeld verkeer Blz. 70</p> <p>6) Met de stippen is globaal aangegeven dat de zoeklocaties zich aan de rand van de kernen bevinden. Als u voorstellen heeft voor geschikte locaties dan vernemen wij die graag.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>zou weggegooid geld zijn als er voor deze locatie een haalbaarheidsstudie wordt gedaan. Wij denken graag mee in de zoektocht van een geschikte locatie.</p> <p>6) Wij vragen om de blauwe stip op de tekening te verwijderen.</p> <p>10.6 Oud-Loosdrecht "Bij de aansluiting van de Horndijk op de Oud-Loosdrechtse dijk ontbreekt het fietspad. Op dit gedeelte worden fietsstroken gerealiseerd (15a). Daarnaast wordt de toegestane snelheid op de Horndijk en Moleneind verlaagd naar 30 km/u om de leefbaarheid te verbeteren (15b)".</p> <p>➤ Wij zijn blij dat de Gemeente de veiligheid van de Horndijk wil verbeteren. Helaas begrijpen wij niet dat er aan het begin van de Horndijk slechts een fietspad komt en dat wederom de voetgangers buiten beschouwing gelaten worden. Terwijl de voetgangers op dit stuk van de Horndijk geen voetpad hebben. Wij schrikken ervan dat voor het creëren van veiligheid op deze dijk een middelhoge prioriteit heeft en 4 tot 10 jaar gaat duren. (bijlage vier, blz 114) Dat het vier tot 10 jaar kan gaan duren voordat de 30 km zone wordt ingevoerd. Dit echt ontoelaatbaar traag. Het vervangen van een paar borden hoeft toch absoluut geen 4 tot 10 jaar te duren. Kennelijk heeft verkeersveiligheid een lage prioriteit.</p> <p>7) We vragen de Gemeente om het invoeren van de 30 km zone op de Horndijk en Oud Loosdrechtsdijk te prioriteren naar KT: 1 tot 3 jaar met Hoge prioriteit!</p> <p>8) Wij vragen de Gemeente het idee voor het maken van een fietspad aan te passen en te kiezen voor de veiligheid van voetgangers en fietsers. Door dat gedeelte van de weg te markeren als voet/fietspad. Dat zal voor alle gebruikers duidelijk zijn.</p> <p>In de huidige situatie zijn voetgangers ondergeschikt aan automobilisten. Auto's komen vanaf de Veendijk en de Oud-Loosdrechtsdijk en rijden de Horndijk op. Voetgangers aan beide kanten van de Horndijk lopen op de weg.</p> <p>10.6 Oud-Loosdrecht "Ook in Oud-Loosdrecht worden diverse maatregelen voor de fietsers genomen de positie van de fietser veiliger te maken. Op de Oud-Loosdrechtsdijk worden fietsstroken gerealiseerd (waar deze nu nog niet zijn) en worden de parkeerplaatsen op de rijbaan opgeheven (maatregel 14)".</p>	<p>10.6 Oud-Loosdrecht</p> <p>7) De gemeenteraad besluit uiteindelijk wanneer geld voor welke maatregel wordt vrijgemaakt. De prioritering in het rapport is een ambtelijk voorstel.</p> <p>8) Bij de uitwerking van deze maatregel kan nader gekeken worden naar een inrichting die niet alleen de positie van de fietser verbetert, maar ook voor de voetganger.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>9) In het mobiliteitsplan wordt niet aangegeven waar de bewoners of bezoekers van dit gedeelte van de Oud-Loosdrechtsedijk hun auto moeten parkeren. Graag een uitleg. En participatie vanaf het begin van het uitvoeren van herinrichting Oud-Loosdrechtsedijk.</p> <p>Blz. 112 Bijlage 4</p> <p>10) Het is niet direct duidelijk wat de afkortingen in kolom “planning” betekenen. Graag een uitleg van de afkortingen in de bijlagen.</p> <p>Samenvatting: We betreuen het dat de Horndijk niet meegenomen wordt in de routestructuur van het gebiedsakkkoord. De positie van de voetganger op de Horndijk is in dit rapport sterk onderbelicht. We betreuen het dat de prioritering van de veiligheid van voetgangers als midden-hoog wordt beschouwd en dat het invoeren van 30 KM zones en het vervangen van 50 km borden 4 tot 10 jaar gaat duren. Wij zijn bezorgd over het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie voor het maken van een overstapplaats aan het plantsoen de Driesprong. Op dit moment is er een conceptplan gereed wat gemaakt is door Gemeente Wijdmeren in samenwerking met bewoners, voor het maken van een plantsoen voor bewoners en recreanten.</p>	<p>9) In het Mobiliteitsplan worden de voorgestelde maatregelen nog niet tot een zodanig niveau uitgewerkt dat deze alternatieve locaties in beeld zijn. Deze uitwerking is onderdeel van het project. Bij verkeersprojecten zit in Wijdmeren altijd een vorm van participatie voor de omgeving.</p> <p>Blz. 112 Bijlage 4</p> <p>10) KT = Korte termijn (< 3 jaar) MLT = Middellange termijn (4 – 10 jaar) LT = Lange termijn (10 – 25 jaar)</p>
26	<p>Bij het doorlezen van het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045 viel ons tot onze verbazing op dat in het plan niet wordt gesproken over maatregelen voor De Rading.</p> <p>Wij spreken namens vele medebewoners als wij zeggen dat de situatie aan De Rading steeds onveiliger wordt.</p> <p>In de jaren dat wij hier inmiddels wonen zien wij niet alleen dat het steeds drukker wordt, de voertuigen produceren ook steeds meer geluid, er is ook een toename van het sluipverkeer (vrachtwagens). Daarnaast wordt er veel te hard gereden door lokaal en doorgaand verkeer en er worden straatraces gehouden. Door de hoge snelheden die worden gereden ervaren wij regelmatig problemen om veilig onze oprit op- en af te rijden. De toegestane snelheid van 50 km/uur wordt niet gehandhaafd.</p>	<p>De Rading is een gebiedsontsluitende weg en dat hier vrachtwagens gebruik van maken past bij die functie.</p> <p>In het Mobiliteitsplan is opgenomen dat het fietspad langs de Rading verbeterd moet worden (mede in relatie tot de ontwikkeling van het regionale fietsnetwerk). Overigens is dit fietspad van de gemeente Hilversum en neemt zij de beslissing hierover. Daarnaast is de maatregel opgenomen om de rotonde van de Rading met de Molenmeent verkeersveiliger te maken.</p> <p>Daarnaast is bij de algemene maatregelen toegelicht dat er een onderzoek komt naar het ontbreken van trottoirs langs</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Vanaf het gemeentehuis tot de Boni is woongebied met lintbebouwing. Er is geen voetpad, ook niet naar het gemeentehuis. Het fietspad wordt intensief gebruikt door lokale en recreatieve wandelaars, fietsers, scooters, rolstoelen, scootmobielen, paarden, etcetera in beide richtingen. Er is slecht zicht voor voetgangers en fietsers om veilig over te steken. Vanuit de Lindelaan en Nootweg is er geen beveiligde oversteek mogelijkheid.</p> <p>Wij zien en ervaren zelf regelmatig incidenten maar omdat er vrijwel nooit politie bij wordt geroepen zullen deze niet bij de gemeente bekend zijn.</p> <p>Er is urgentie om de Rading veilig te houden voor al het verkeer. Nu en in de toekomst.</p> <p>Wij willen daarom de gemeente met klem vragen om ook de onveilige verkeerssituatie van De Rading in het mobiliteitsplan op te nemen en maatregelen te nemen om de veiligheid te verbeteren.</p> <p>Graag zouden wij een gesprek willen met de verantwoordelijke wethouder om de situatie aan De Rading te bespreken.</p>	<p>gebiedsontsluitingswegen, zoals de Rading. Bovendien is hier ook benoemd dat er jaarlijks budget wordt vrijgemaakt om oversteken over gebiedsontsluitingswegen veiliger te maken.</p> <p>Dit zijn diverse maatregelen uit het Mobiliteitsplan die bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid op de Rading.</p> <p>In het uitvoeringsprogramma zijn diverse maatregelen opgenomen om het op de Rading veiliger te maken.</p> <p>U kunt te allen tijde een gesprek met verantwoordelijk ambtenaar en de wethouder aanvragen.</p>
27	<p>Bij toeval ontdekte ik op de website van gemeente Wijdmeren het Mobiliteitsplan 2045, dat momenteel ter inzage ligt voor commentaar door belanghebbenden. Ondanks de aangegeven eerdere communicatie over dit plan en de eerdere mogelijkheden om te reageren, is dit tot nog toe helaas helemaal langs mij heen gegaan. Op één specifiek onderdeel van dit plan wil ik echter graag mijn zienswijze geven, want met 20 jaar ervaring in Oud Loosdrecht heb ik ernstige bedenkingen bij dit deel van het plan.</p> <p>Het betreft de voorgestelde maatregel om de Oud Loosdrechtsedijk binnen de bebouwde kom van Oud Loosdrecht te gaan voorzien van fietsstroken. Zie hiervoor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bijlage C Uitvoeringsprogramma (pag. 80/81) - Bijlage 5 Indicatieve wegprofielen (pag. 121/122) <p>Op zich natuurlijk een lovenswaardig idee om de verkeersveiligheid van fietsers te stimuleren. Het feit dat daarbij echter terloops wordt vermeld dat de bestaande parkeerplaatsen op de rijbaan moeten worden opgeheven en dat naar parkeerplaatsen</p>	<p>De parkeerproblematiek in Oud-Loosdrecht op vooral de zomerse- en ijsdagen is bekend. Daarom is in het Mobiliteitsplan opgenomen dat er een haalbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd naar het realiseren van Toeristische Overstap Locaties. Hier kunnen bezoekers hun auto parkeren en overstappen op bijvoorbeeld een deelfiets of openbaar vervoer. Dit draagt eraan bij dat er minder auto's in het gebied komen en er in Oud-Loosdrecht ruimte ontstaat voor andere maatregelen, zoals het weghalen van de parkeervakken op de rijbaan.</p> <p>Daarnaast worden de parkeernormen geactualiseerd. Deze voorziet bij nieuwe ontwikkelingen in voldoende parkeerplaatsen. De parkeersituatie bij de Porselein haven is tijdelijk. Ook hierin voorziet de ontwikkeling in zijn eigen parkeeropgave. Dat het braakliggend terrein nu gebruikt wordt als tijdelijke parkeerplaats geeft aan dat de</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>“elders” moet worden gezocht, toont aan dat de schrijvers geen flauw benul hebben van de situatie in Oud Loosdrecht.</p> <p>De parkeerproblematiek in Oud-Loosdrecht is door de jaren heen steeds verder toegenomen. Aan de ene kant is het dorp nog steeds een belangrijke trekpleister voor bezoekers van elders, die bij zomerse weekenden met mooi weer of ´s winters met schaatsmogelijkheden in zeer grote getale met hun auto´s toestromen. Aan de andere kant zorgen ontwikkelingen bij private partijen, maar zeker ook het beleid van de gemeente Wijdemerem voor, dat de bestaande parkeermogelijkheden steeds verder zijn en worden beperkt. Denk hierbij aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het vervangen van jachthavens, met parkeerplaatsen op eigen terrein, door lucratieve nieuwbouwprojecten met alleen parkeerplaatsen voor bewoners (bv. oude Ottenhome). - Het volbouwen van vroegere en huidige parkeerterreinen of braakliggende terreinen, die in het verleden door bezoekers gebruikt konden worden, maar steeds meer (zijn) weg(ge)vallen (bv. parkeerterrein Oppad bij vml. gymzaal, braak terrein Porcelainhaven). <p>Deze problematiek is al zo vaak bij de gemeente aangegeven, maar het lijkt maar niet door te dringen en elke keer worden er weer nieuwe ontwikkelingen gepland zonder aandacht voor een goed parkeerbeleid in het dorp. Dat geldt met name voor de benodigde extra capaciteit voor het parkeren van auto´s op recreatieve piekmomenten! De bewoners zijn hiervan de dupe, omdat de enige optie die nog over blijft het massaal parkeren in de woonwijken lijkt te zijn.</p> <p>Ter illustratie heb ik vandaag (15 mei; een prachtige zonnige zondag met veel recreanten) een geheel onwetenschappelijke telling gedaan. Op de parkeerplaatsen langs de Oud Loosdrechtsedijk, tussen Bleekveld en Veendijk stonden om 15.30u. 87 auto´s geparkeerd. Op het braakliggende terrein bij de Porcelainhaven stonden om 16.00u. nog eens 107 auto´s (bijna geheel vol!). Hoe gaan we in de toekomst deze 200 auto´s van bezoekers kwijt raken, terwijl alle woonwijken van Oud Loosdrecht op dit soort dagen al mudjevol staan met auto´s en de bestaande openbare parkeerterreinen geheel vol zijn?</p>	<p>noodzaak voor extra parkeerplaatsen (in een TOP) wel degelijk aanwezig is.</p> <p>Als de gemeente Wijdemerem de uitvoeringsmaatregel voor de Oud-Loosdrechtsedijk gaat oppakken zal er een participatietraject worden opgezet.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Kortom; het plan om de Oud Loosdrechtsedijk binnen het dorp te gaan herinrichten zonder de bestaande parkeerplaatsen langs de weg is een onzalig plan, zeker als de in de toekomst wegvallende parkeerplaatsen langs de Porceleinhaven daarbij opgeteld moeten worden. Dit zal leiden tot een nog hogere parkeerdruk op de woonwijken en navenant meer foutparkeren.</p> <p>Een nieuw wegontwerp zal alleen in combinatie met concreet uitgewerkte plannen voor alternatieve parkeermaatregelen in de toekomst mogelijk opnieuw beoordeeld kunnen worden. Daarnaast is het zaak dat de gemeente bij elke nieuwe ontwikkeling in Oud Loosdrecht met de bewoners bespreekt welke maatregelen worden genomen om de parkeerdruk in het dorp niet verder te laten toenemen. Deze participatie is, met het oog op de komende Omgevingswet, een voorwaarde om draagvlak en acceptatie van nieuwe plannen te kunnen bereiken.</p>	
28	<p>Hierbij reageren wij graag op de ter inzage legging van het Mobiliteitsplan Wijdemereren 2045 “Duurzaam, Veilig & Vooruit” (versie 1.7/SO van 16 maart 2022). Onderstaand treft u de zienswijze op dit document aan van Brandweer Gooi en Vechtstreek.</p> <p>- Verlaging maximum snelheid van 50 naar 30 km/u (div. pag’s)</p> <p>In het Mobiliteitsplan worden verschillende concrete voorstellen gedaan voor verlaging van de maximum snelheid. Mogelijk zal de komende jaren op nog grotere schaal landelijk worden overgegaan tot het verlagen van de toegestane snelheid van 50 naar 30 km/u. Dit naar aanleiding van een vorig jaar aangenomen Tweede Kamer motie, waarin dit als nieuwe norm wordt voorgesteld binnen de bebouwde kom. Daartoe zal de inrichting van de betreffende wegen mogelijk fysiek worden aangepast. Deze verlaging van snelheid heeft voordelen (verkeersveiliger, minder (milieu)belastend voor de omgeving), maar ook nadelen. Eén van die nadelen is het toenemen van de opkomsttijd van de brandweer. Voor gemeenten met vrijwillige brandweerposten, zoals Wijdemereren, werkt dit dubbel nadelig; eerst voor de vrijwilligers die bij een alarmering naar de kazerne moeten komen en daarna voor een brandweervoertuig op weg naar de incidentlocatie. Hierdoor wordt het in de toekomst voor de brandweer lastiger om aan de wettelijk gestelde opkomsttijden te voldoen.</p>	<p>Verlaging maximum snelheid van 50 naar 30 km/u (div. pag’s)</p> <p>Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan was de brandweer vertegenwoordigd in de klankbordgroep. Op het moment dat er sprake is van concrete maatregelen op bepaalde wegen dan betrekken wij u graag weer om met elkaar te komen tot de beste inrichting.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Om de negatieve effecten op de opkomsttijden zoveel mogelijk te beperken, stellen wij voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De brandweer altijd te betrekken bij plannen voor snelheids-beperkende maatregelen, behalve in de verblijfsgebieden zoals woonwijken • Bij de keuze van typen snelheids-beperkende maatregelen, namelijk visuele en fysieke maatregelen, voor de hulpdiensten bij voorkeur de eerste maatregelen te treffen <p>NB. De brandweer komt begin 2023 met een geactualiseerd Regionaal Dekkingsplan. Hierbij wordt niet meer uitgegaan van de huidige normtijden volgens het Besluit veiligheidsregio's, maar zal de nieuwe Handreiking Gebiedsgerichte Opkomsttijden worden toegepast. In latere instantie zal met de regiogemeenten worden afgestemd, in hoeverre dit wijzigingen met zich mee brengt ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>- Externe veiligheid (pag. 25) De gebruikte risicokaart is gebaseerd op de huidige regelgeving, welke wordt aangepast bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet (beoogde datum 1-1-2023). Onder dit kopje ontbreekt de volgende informatie: 1. De provincie Noord-Holland heeft alle provinciale wegen vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. 2. De gemeente Wijdemerren heeft geen routing gevaarlijke stoffen vastgesteld, zodat de vervoerders zelf een route kunnen kiezen maar zich wel aan de kaders uit de wet moeten houden. 3. Op de risicokaart zijn niet alle propaantanks in het buitengebied opgenomen omdat ze qua volume onder de grens van het RRGs vallen. Het transport van propaan is hierdoor niet goed in beeld gebracht, terwijl het wel een route-plichtige stof is met een bepaald risico.</p> <p>- APV (pag. 37) De ruimtelijke onderdelen uit de APV, zoals artikel 2:10, moeten straks geregeld gaan worden in het nog op te stellen omgevingsplan.</p> <p>- Omgevingsvisie Wijdemerren 2040 (pag. 38) In het Mobiliteitsplan staat (volgens ons) niet vermeld, of dit plan een onderdeel of een specifieke uitwerking is van dit onderwerp uit de Omgevingsvisie.</p>	<p>Externe veiligheid Dank voor het benoemen van de aanvullingen op dit thema. We nemen deze aandachtspunten mee in omgevingsplan.</p> <p>Omgevingsvisie Wijdemerren 2040 Het Mobiliteitsplan is een nadere uitwerking van het thema Mobiliteit binnen de Omgevingsvisie.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>- Groene trend (pag. 44) In paragraaf 5.1 worden nieuwe ontwikkelingen m.b.t. de energietransitie beschreven. Voor de brandweer betekent dit dat er nieuwe risico's worden geïntroduceerd, waar we graag aan de voorkant bij betrokken willen worden om vroegtijdig mee te denken over het onderdeel veiligheid en de eventuele gevolgen voor onze operationele voorbereiding en repressie. Dit kunnen nieuwe type brandstoffen zijn, maar ook het parkeren van voertuigen in zonnecarports met laadpunten.</p> <p>- Duurzaamheid (pag. 72) In paragraaf 9.1 wordt uitgebreid stil gestaan bij de laadpalen. Er wordt echter niets gezegd over veiligheid of aan welke eisen deze moeten gaan voldoen. Het advies is om hier bepaalde standaarden/richtlijnen voor op te nemen en voor de veiligheidspunten eventueel met de brandweer af te stemmen.</p> <p>Wij zijn benieuwd naar uw reactie op onze zienswijze.</p>	<p>Groene trend & Duurzaamheid We maken graag gebruik van uw aanbod om nader te kijken naar de specifieke aandachtspunten op het gebied van veiligheid die de transitie naar (onder andere) elektrisch rijden heeft.</p> <p>Duurzaamheid Het laadpalenbeleid gaat geëvalueerd worden en hierin nemen we het advies m.b.t. standaarden/richtlijnen en veiligheidspunten mee.</p>
29	<p>We (lees: provincie Utrecht) willen u bedanken dat u ons uitnodigt voor de zienswijzeprocedure van het Mobiliteitsplan Wijdemeren 2045. Het is volgens ons een mooi plan met concrete stappen. Goed om te zien dat er zowel aan vergezichten wordt gedacht als hoe deze de komende jaren (tot in 2045) te concretiseren. U stelt een aantal zaken voor die lijnen betreffen van Utrechtse concessies, daar een relatie mee of impact op hebben, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsverlaging op wegen waar ook bussen rijden - Lijn 122 doortrekken van Nieuw-Loosdrecht naar station Hollandsche Rading - Lijn 522 doortrekken van Vreeland naar Overmeer - Een nieuwe (HOV-)lijn tussen Hilversum en Uithoorn over de N201 - Parkeerproblematiek rond de Loosdrechtse Plassen <p>Hieronder gaan we in op deze punten.</p> <p>Snelheidsverlaging In uw voorstellen gaat u uit van een verlaging van de maximumsnelheid op een aantal busroutes in uw gemeente. De verlaging van de maximumsnelheid heeft invloed op de</p>	<p>-Snelheidsverlaging op wegen waar ook bussen rijden. In het wensbeeld auto is gezocht naar een goede balans tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Dit betekent dat de</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>rijtijd van de bussen en leidt tot hogere exploitatiekosten. Beide 'Utrechtse' lijnen kennen geen hoge bezetting. Het verlagen van de snelheid en daarmee de efficiency vinden wij daarom zeer onwenselijk. Dit kan om keuzes vragen in het netwerk waardoor de dekking van het OV-netwerk afneemt maar ook geeft dit minder ruimte om uitbreidingswensen te kunnen realiseren. Wij adviseren daarom op busroutes de maximumsnelheid niet te verlagen om daarmee het openbaar vervoer aantrekkelijk te houden. Een routewijziging rond Nieuw-Loosdrecht is bespreekbaar om wel in de kern de snelheid te kunnen verlagen.</p>	<p>wegen met een verkeersfunctie of weinig bebouwing direct aan de weg als gebiedsontsluitingsweg zijn gecategoriseerd, maar dat enkele wegen, waar op dit moment een buslijn rijdt, worden gecategoriseerd als erftoegangsweg. We erkennen dat een lagere toegestane snelheid zorgt voor een langere rijtijd van de bussen.</p>
	<p>Lijn 122 doortrekken naar Station Hollandsche Rading Provincie Utrecht is geen opdrachtgever voor het openbaar vervoer in Wijdmeren. Aangezien de verbinding Nieuw-Loosdrecht – Station Hollandsche Rading volledig in de provincie Noord-Holland ligt is de concessiehouder van Gooi- en Vechtstreek in eerste instantie aan zet om een busverbinding te onderzoeken. U wilt een haalbaarheidsonderzoek naar deze verbinding uitvoeren, dit moedigen we aan en werken ook mee waar dit mogelijk is. We voorzien al wel dat de financiering van de verbinding lastig zal zijn.</p>	<p>- Lijn 122 doortrekken van Nieuw-Loosdrecht naar station Hollandsche Rading In ons voorstel zou lijn 122 van Station Overvecht naar Station Hollandsche Rading gaan lopen. Station Overvecht ligt in Utrecht en Station Hollandsche Rading voor 50%. Daarmee is er ons inziens een Utrechts belang. We zijn verheugd te vernemen dat u graag mee wilt werken aan het haalbaarheidsonderzoek naar deze verbinding.</p>
	<p>Lijn 522 doortrekken naar Overmeer In het wensbeeld stelt u voor de buurtbus 522 door te trekken van Vreeland naar Overmeer. Dit is niet zonder meer mogelijk. Op dit moment zijn we met de buurtbus in gesprek over een routewijziging. De dienstregeling is krap, waardoor het uitbreiden van de route naar Overmeer alleen mogelijk is door uitbreiding van het aantal bussen. De Vechtstreek is in het OV-netwerkperspectief van de provincie Utrecht een zoekgebied voor aanvullend openbaar vervoer (flexibel openbaar vervoer of buurtbus). Daarom zal deze wens wel voor de lange termijn meegenomen worden. Ook zal in geval van aanpassing van de dienstverlening er met de provincie Noord-Holland en de concessiehouder van Gooi- en Vechtstreek afgestemd worden of er bezwaren zijn.</p>	<p>- Lijn 522 doortrekken van Vreeland naar Overmeer We waarderen dat deze wens wordt meegenomen en blijven graag met u in gesprek over de mogelijkheden om deze wens te realiseren.</p>
	<p>HOV lijn Hilversum – N201 – Uithoorn U stelt voor een haalbaarheidsonderzoek te doen naar een streekbusverbinding tussen Hilversum en Uithoorn via de N201 met de wens om deze op termijn uit te laten groeien</p>	<p>- Een nieuwe (HOV-)lijn tussen Hilversum en Uithoorn over de N201 Wij gaan graag in overleg over de mogelijkheden en kansen die wij zien in deze HOV-verbinding.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>tot een HOV-lijn. We zien onvoldoende vervoerwaarde op de doorgaande verbinding tussen Uithoorn, De Ronde Venen en Hilversum. Veel automobilisten rijden vanuit oosten en westen over de N201 naar de A2 om zich vervolgens noord/zuid te verplaatsen. De bestaande buslijn voldoet in onze ogen aan de vraag.</p> <p>Parkeerproblematiek rond de Loosdrechtse Plassen Lijn 121 van Hilversum naar Mijdrecht bedient maandag tot en met zaterdag Oud- en Nieuw-Loosdrecht, Lijn 122 van Utrecht Overvecht naar Nieuw-Loosdrecht maandag tot en met vrijdag. Deze lijnen ontsluiten daarmee het Plassengebied. Om het succes van deze buslijnen naar recreatieve bestemmingen te bevorderen zou u kunnen overwegen om de lijnen te promoten en autofaciliteiten te beperken. In uw plannen stelt u voor om Toeristische Overstappunten te realiseren in het Plassengebied. Heeft u ook overwogen om deze TOP's juist aan de rand van het gebied te positioneren met goede overstap op (deel)fiets en openbaar vervoer? Denk daarbij aan de parkeerplaats bij het gemeentehuis van Wijdmeren of bij de Bloklaan nabij Loenen. We zijn nieuwsgierig naar uw afweging hierin.</p> <p>Wellicht kunt u ook de kansen benutten die de erfgoedstatus van de Nieuwe Hollandse Waterlinie biedt. Daarnaast kunnen de knooppunten en HUB's in uw gebied ook een kans bieden om voor forenzen het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. We raden u aan de samenwerking te zoeken met de provincie Noord-Holland die op meerdere plekken in uw provincie beleid voert rondom knooppunten.</p> <p>Tot slot, willen we u bedanken dat u ons in een vroeg stadium van de planvorming heeft betrokken. We wensen u veel wijsheid bij het verwerken van de reacties op uw mobiliteitsplan.</p>	<p>- Parkeerproblematiek rond de Loosdrechtse Plassen De beoogde locatie voor Toeristische Overstappunten moet nader onderzocht worden. Wij willen daarbij ook de mogelijkheden onderzoeken om een goede overstap op (deel)fiets en openbaar vervoer te realiseren bij deze locaties.</p>
30 en 31	<p>Op 30 maart jongstleden stond in het Weekblad Wijdmeren de aankondiging van het concept Mobiliteitsplan Duurzaam, Veilig & Vooruit met als ondertitel Mobiliteitsplan 2045 Wijdmeren gepubliceerd. Graag wil ik mijn zienswijze hierop bij u indienen.</p> <p>Het plan maakt op mij een professionele indruk en gaat in op vele aspecten die in de gemeente Wijdmeren die van invloed zijn op de mobiliteit. Wat een complexe taak is</p>	

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>gezien de vele historische objecten, gebouwen en natuurgebieden die gehandhaafd dienen te worden.</p> <p>Toch wil ik een zienswijze indienen en verzoek ik u onderstaande punten mee te nemen in uw mobiliteitsplan Duurzaam, Veilig & Vooruit met als ondertitel Mobiliteitsplan 2045 Wijdemeren. De laatste van mijn 6 punten bevat namelijk 'laaghangend fruit' waarmee het gevaarlijkste stuk van onze gemeente voor fietsers op relatief eenvoudige wijze qua veiligheid verbeterd kan worden, rekening houdend met eerdere pogingen die er zijn geweest om de veiligheid hier te verbeteren. Omdat hier recent een jong dodelijk slachtoffer is gevallen, vraag ik u graag mijn punten in overweging te nemen om de kans op recidive te verkleinen. Wij wonen hier namelijk recht tegenover, en zien op dagelijkse basis vele 'bijna-ongeluk' momenten tussen fietsers en bussen, fietsers en vrachtwagens en fietsers en auto's.</p> <p>De punten die ik u vraag te verwerken in uw Mobiliteitsplan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een algehele snelheidslimiet van 30 km per uur voor de gehele Noordereinde en Zuidereinde. 2. Handhaving van gestelde snelheidslimieten op de Noordereinde en Zuidereinde van 's-Graveland. 3. Indien handhaving niet tot de permanente mogelijkheden behoort, het voertuigbestuurders moeilijker te maken de snelheidslimiet te overschrijden. 4. Enkel bestemmingsvrachtverkeer toe te staan op de gehele Noordereinde en Zuidereinde, om scheuren in de vele rijks monumentale woningen te beperken, onveilige verkeerssituaties te verminderen, en ook de fijnstof uitstoot en geluidsproductie door deze voertuigen binnen de landelijk acceptabele normen te brengen. 5. Geen verbreding van het wegvak voor de Noordereinde en Zuidereinde. 6. 'Laaghangend fruit' om de verkeersveiligheid te verbeteren op het gevaarlijkste punt in onze gemeente. <p>Hieronder volgt een nadere uiteenzetting van mijn punten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een algehele snelheidslimiet van 30 km per uur voor de gehele Noordereinde en Zuidereinde. <p>Er is een wisseling van snelheidslimieten over de gehele Noordereinde en Zuidereinde van 30 km per uur, naar 50 km per uur, naar 30 km per uur, naar 50 km per uur, naar 30</p>	<p>1. Een algehele snelheidslimiet van 30 km per uur voor de gehele Noordereinde en Zuidereinde.</p> <p>Bij het opzetten van het wensbeeld voor het autoverkeer is het toekomstige gebruik van de wegen in Wijdemeren. Hieruit blijkt dat het aantal verkeersbewegingen op het Noordereinde en Zuidereinde</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>km per uur. Dit is letterlijk de snelheidssituatie als u vanuit Zuidelijke zijde de Zuidereinde in 's-Graveland op rijdt en aan het einde van de Noordereinde 's-Graveland weer verlaat. Van voertuigbestuurders wordt hier een stevig beroep gedaan op hun waarnemingsvermogen van snelheidslimietborden en hun geheugen, meer dan in een gemiddelde dorpsstraat in Nederland. Deze onduidelijkheid schept de mogelijkheid voor alle voertuigbestuurders om snelheidslimieten te negeren. Wat ook op grote schaal gebeurt, ook door het professionele verkeer zoals bestuurders van Connexion bussen en vrachtwagenchauffeurs met zware ladingen van bijvoorbeeld Cito. Dit is levensgevaarlijk op de vele plekken waar er geen uitwijkmogelijkheid is voor andere voertuig bestuurders of voor fietsers. Dit is dus praktisch het hele en Noordereinde en Zuidereinde. De oplossing is erg simpel, de gehele Noordereinde en Zuidereinde een snelheidsbeperking van 30 km per uur geven, i.p.v. een wisselende snelheidslimiet, dus ook tegenover Brambergen en Schaep & Burgh aangezien hier in de weekenden enorm veel voet- en fietsverkeer is die de rijbaan oversteeft met ook regelmatig bijna aanrijdingen of daadwerkelijk aanrijdingen. Dus in heel 's-Graveland een maximum snelheid van 30 km per uur, om het risico op ongelukken met zwaar letsel of erger te beperken. En ik vraag u dit uiterst serieus te nemen, omdat er bij ons voor een aantal jaren geleden een kind is aangereden met dodelijke afloop! Neemt hierin alstublieft uw verantwoordelijkheid en zet de snelheidslimiet op 30 km per uur voor de gehele Noordereinde en Zuidereinde, om herhaling te voorkomen! De kans op recidive is anders groot. U bent bij deze gewaarschuwd.</p>	<p>dusdanig is dat een gebiedsontsluitingsweg, snelheidsregime 50 km/uur het meest passend is. Door deze wegen vervolgens goed in te richten, op basis van de richtlijnen van het CROW, kan het verkeer veilig van deze wegen gebruik maken. Op de weggedeeltes waar in het recente verleden 30 km/u is ingesteld, draaien we dit niet terug.</p>
	<p>2. Handhaving van gestelde snelheidslimieten op de Noordereinde en Zuidereinde van 's-Graveland</p> <p>Een snelheidslimiet is niets zonder handhaving helaas. Wij als bewoners van de Noordereinde merken een schrikbarend hoog percentage van automobilisten, vrachtwagen chauffeurs en Connexion bus bestuurders die te hard rijden (omstreeks 50% in de avond uren). Ook op de kruispunten waar ernstige ongelukken zijn gebeurd. Nu is het probleem dat een aantal plekken waar te hard wordt gereden een snelheidslimiet van 30 km per uur geldt en de Nederlandse overheid, in tegenstelling tot de Belgische overheid, heeft besloten niet te flitsen op plaatsen waar er een snelheidslimiet van 30 km per uur geldt. Een bizar besluit, aangezien hier de meeste interacties met voetgangers en</p>	<p>2. Handhaving van gestelde snelheidslimieten op de Noordereinde en Zuidereinde van 's-Graveland.</p> <p>Als blijkt dat een weg goed is ingericht, maar er desondanks grote snelheidsoverschrijdingen zijn, dan is het mogelijk om te handhaven op de snelheidslimiet.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>fietsers op deze plekken zijn en het technisch wel gewoon mogelijk is. Maar daar gaan wij als gemeente ook niks aan kunnen veranderen lijkt mij.</p> <p>Indien u besluit om geen gehoor te geven aan mijn inbreng bij punt 1 om de gehele Noordereinde en Zuidereinde een 30 km per uur zone te maken, dan vraag ik u toch echt meerdere permanente flitspalen te plaatsen op de Noordereinde en Zuidereinde op de plekken waar 50 km per uur gereden mag worden en waar er vanuit gemotoriseerd verkeer veel interacties zijn met voetgangers en fietsers, daar deze op de Oud-Loosdrechtsedijk uiterst effectief zijn. Concreet beveel ik u aan flitspalen te plaatsen in beide rijrichtingen ter hoogte van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Café-restaurant Brambergen op de Noordereinde, waar er elk mooi weekend honderden tot duizenden fietsers en voetgangers recreëren. • Op het kruispunt van de Leeuwenlaan, de Noordereinde, de Zuidereinde en de Kerklaan een flitspaal die flitst op snelheid en door rood licht lichtrijden voor meerdere rijrichtingen. • Op de Zuidereinde ter hoogte van de stoplichten bij landgoed Gooilust een flitspaal die flitst op door rood rijden en snelheid • Indien al deze flitspalen voor beide rijrichtingen geplaatst worden, gaat geen enkele bestuurder op de Noordereinde en Zuidereinde het in zijn of haar hoofd halen te hard te rijden, net zoals op de Oud-Loosdrechtsedijk. <p>In het verleden waren er ook regelmatig flitscontroles op de Noordereinde, met succes. Het te verwachten resultaat van nieuwe flitspalen laat zich dus raden.</p> <p>3. Indien handhaving niet tot de permanente mogelijkheden behoort, het voertuigbestuurders moeilijker te maken de snelheidslimiet te overschrijden. Een beperking is eigenlijk weinig van waarde als er de mogelijkheid is voor voertuigbestuurders de beperking te negeren, zonder pakkans bij overtreding. Dit spreekt voor zich. Op de Noordereinde en Zuidereinde te 's-Graveland zijn er nu geen permanente flitspalen aanwezig die de snelheidslimieten controleren. Vooral 's-Avonds tussen 17 en 20 uur wordt er regelmatig hard gereden. Waar automobilisten tot 80 km per uur rijden op plekken waar 30 km per uur gereden mag worden, en waar er dan ook gelijktijdig kinderen fietsen op de rijbaan. Dit klinkt vast als te gek om waar te zijn, maar wij als bewoners van de Noordereinde maken dit op dagelijkse basis mee rond deze tijden. En vooral buiten de winter om, wanneer kinderen tijdens de avonduren van en naar sport</p>	<p>Inwoners vragen vaak om handhaving met flitspalen. Niet de gemeente maar het OM bepaalt waar deze palen komen na een gezamenlijk verzoek van politie en de gemeente. Wanneer dit toch gebeurt worden in overleg met het OM, de politie en de wegbeheerder hogere eisen aan de inrichting conform Duurzaam Veilig gesteld. Het is het beleid om na een reconstructie flitspalen te verwijderen omdat de weginrichting dan met een Duurzaam Veilige inrichting zou uitnodigen om de gewenste snelheid te rijden. Handhaving met flitspalen zou dan overbodig moeten zijn. Door deze strikte voorwaarden moeten verzoeken om handhaving met flitspalen gewoonlijk afgewezen worden.</p> <p>3. Indien handhaving niet tot de permanente mogelijkheden behoort, het voertuigbestuurders moeilijker te maken de snelheidslimiet te overschrijden.</p> <p>De weginrichting en omgeving moeten ervoor zorgen dat de bestuurder herkent op wat voor type weg hij/zij rijdt en welke snelheid daarbij passend is. In het Mobiliteitsplan is een maatregel ingesteld om het Noordereinde beter in te richten als gebiedsontsluitingsweg.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>of hobby gaan, houden wij ons hart vast en zien wij het hier rustig nog eens zo erg misgaan zoals het voor ons huis een paar jaar geleden gebeurde. U als beleidsmakers kunt de risico's beperken door het plaatsen van meerdere flitspalen zoals eerder genoemd, echter op de plekken waar 30 km per uur gereden mag worden, flitst men in Nederland dus niet.</p> <p>De proef met hoge bloembakken een aantal jaren geleden leidde tot onvrede bij vooral sluipverkeer, en uiteindelijk ging de gemeente door de knieën voor de eisen van belanghebbende sluipverkeerders in plaats van de bewoners aan de Noordereinde en Zuidereinde. Ik vraag u andere objecten te plaatsen die het fysiek onmogelijk maken voor voertuig bestuurders op de Noordereinde en Zuidereinde om harder te gaan dan 30 km per uur, maar die geen zicht ontnemen voor voertuig bestuurders. Hierbij beveel ik u graag de zogenaamde 'Carterkiller' verkeersdrempel aan, en deze te plaatsen op plekken waar er geen trillingen doorgegeven kunnen worden aan monumentale woningen of panden in de buurt. Hieronder ziet u een voorbeeld van een carterkiller. Deze is niet hoog, maar wel abrupt. Daardoor kan ook een bijzonder voertuig zoals een klassieke sportwagen met gemak op lage snelheid over deze drempel. Maar geldt dat elk voertuig dat hier te hard over gaat, voertuigschade riskeert. Het wordt dus fysiek onmogelijk om te hard te rijden.</p>  <p>Illustratie van een zogenaamde Carterkiller. Dit is een drempel die niet zeer hoog is, maar wel abrupt (steile hellingshoek beide zijden).</p> <p>Voor een goed effect is het van belang dat deze drempel zo breed is als de gehele weg, zodat alle wielen van de gemotoriseerde voertuigen over de drempel moeten. De concrete plekken waar ik deze zou aanbevelen aan de Noordereinde en Zuidereinde zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direct na de brug (Noordkant van de brug), vlakbij de Noordereinde 267. 	

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Hier ligt nu al een zeer lage drempel , rood gearceerd, met nagenoeg geen effect. Deze zou verwijderd kunnen worden en een ‘Carterkiller’ geplaatst kunnen worden, wat dichterbij de brug dan de huidige drempel om trillingen voor de Noordereinde 267 te voorkomen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ter hoogte van café-restaurant Brambergen, waar nu ook een wat minder effectieve drempel ligt, wederom met voldoende afstand tot de woningen om trillingen in de woningen te voorkomen. • Ter hoogte van de start van de 30 km zone vlakbij Schaep & Burgh waar nu ook een ineffectieve drempel ligt. • Eigenlijk alle plekken aan de Noordereinde en Zuidereinde waar nu ineffectieve drempels liggen, maar er wel voldoende afstand is tot bebouwing i.v.m. trillingen door deze drempel. <p>Ook zouden lage bloembakken of paaltjes zoals op de Koninginneweg te Ankeveen een goed idee kunnen zijn op de Noordereinde en Zuidereinde te ‘s-Graveland. In onderstaande afbeelding ziet u het paaltje met kleine verhoging op de rijbaan welke ik bedoel. Ook dit is een veilige snelheidsbeperking die i.p.v. drempels gebruikt kan worden op de Noordereinde en Zuidereinde.</p> <p>4. Enkel bestemmingsvrachtverkeer toe te staan op de gehele Noordereinde en Zuidereinde, om scheuren in de vele rijks monumentale woningen te beperken, onveilige verkeerssituaties te verminderen, en ook de fijnstof uitstoot en geluidsproductie door deze voertuigen binnen de landelijk acceptabele normen te brengen.</p> <p>Men wil in het mobiliteitsplan uitgaan van de Noordereinde en Zuidereinde als een ontsluitingsweg voor onder andere vrachtverkeer. Er komt hier op dagelijkse basis een grote hoeveelheid vrachtverkeer langs, wat beter past bij een N-weg. Het merendeel van dit vrachtverkeer hoeft niet op de Noordereinde of Zuidereinde te zijn, zeg ik op basis van eigen observatie. Ook het vrachtverkeer vanuit Horstermeer verkiest ‘s-Graveland veelal boven de N-wegen die in onze omgeving liggen wat hun eigenlijke route zou moeten zijn. De reden hierachter zullen vast vaak de kortste route van a-naar-b zijn vanuit economische overweging of simpelweg gemak of gewinning.</p> <p>Daar de Noordereinde en Zuidereinde nooit geschikt zijn geweest voor dergelijk vrachtverkeer door alle kenmerken van het historisch karakter van dit dorp, namelijk de</p>	<p>4. Enkel bestemmingsvrachtverkeer toe te staan op de gehele Noordereinde en Zuidereinde , [...].</p> <p>Om de hoeveelheid vrachtverkeer op het Noordereinde en Zuidereinde te verlagen, wordt een nachtelijk vrachtverbod ingevoerd. Daarnaast komt er een vrachtverbod op het oostelijke deel van de Middenweg, waardoor er minder vrachtverkeer via de Herenweg naar het Noordereinde rijdt.</p> <p>In het wensnetwerk voor het vrachtverkeer zijn de gewenste routes voor het vrachtverkeer weergegeven. Deze routes lopen niet via het Noordereinde en Zuidereinde. Wijdemeremeren voert geen vrachtverbod in op alle wegen die buiten het wensnetwerk vallen, omdat de handhaving zeer complex wordt. Op veel locaties binnen de gemeente Wijdemeremeren zijn bedrijven gevestigd die bereikbaar moeten zijn voor vrachtverkeer.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>afstand tussen woningen waar de weg tussendoor loopt, historische bruggen, historische bomen en ga zo maar door.</p> <p>Ook zouden bewoners aan de Noordereinde en de Zuidereinde de gemeente, de provincie of de staat aansprakelijk kunnen gaan stellen voor de schade aan hun woningen door trillingen van vrachtverkeer of uitstoot van fijnstof en geluid, daar de grenswaarden voor alle drie deze zaken worden overschreden. Zie hiervoor de openbare metingen en scheuren in monumentalen woningen aan de 's-Gravelandse vaart. Ik acht de kans groot dat dit in de toekomst ook gaat gebeuren. Dus wees dit voor.</p> <p>Daarom vraag ik u over de gehele Noordereinde en Zuidereinde enkel bestemmingsvrachtverkeer toe te staan gedurende de hele dag en nacht. Hierdoor worden vrachtwagenchauffeurs net als op vele andere pekken in het Westen van Nederland gedwongen het dorp te vermijden als dat niet hun bestemming is, op straffe van een boete. Dit dwingt hen de logische route te kiezen in plaats van de route die hen het minste brandstof kost.</p> <p>5. Geen verbreding van het wegvak voor de Noordereinde en Zuidereinde.</p> <p>In uw mobiliteitsplan wordt gesproken over een wensbeeld om de wegvakken met een halve meter te verbreden op de Noordereinde en Zuidereinde. Dit is fysiek onmogelijk doordat de oude karreweg, wat tegenwoordig de geasfalteerde route is op de Noordereinde en Zuidereinde, strak ingeklemd ligt tussen vele rijksmonumenten, monumentale bomen, bruggen die vallen onder beschermd dorpsgezicht en buurten die vallen onder een bijzonder welstandsniveau. Indien uw weg verbreding poging tot doel heeft om alle bewoners aan het Noordereinde en Zuidereinde tegen u te keren, dan is dit de te prefereren route.</p> <p>Zoals eerder aangegeven moet de oplossing gezocht worden in een lage snelheidslimiet van 30 km per uur over de gehele lengte van de Noordereinde en Zuidereinde, met handhaving of fysieke objecten om overschrijding van deze snelheidslimiet te voorkomen. Door de snelheid eruit te halen is de noodzaak van verbreding niet noodzakelijk en zullen klachten van bewoners aan de Noordereinde en Zuidereinde gaan afnemen.</p> <p>Daarnaast brengt u direct de fijnstof uitstoot, de geluidsproductie en de trillingen door het vele vrachtverkeer dichter binnen de landelijk gestelde acceptabele normen. Gezien vele gemeenten in Nederland op dit moment hun dorpen op deze manier al aan het inrichten</p>	<p>5. Geen verbreding van het wegvak voor de Noordereinde en Zuidereinde.</p> <p>Zoals ook bij punt 1, 2 en 3 aangegeven is het wenselijk om de weg goed in te richten comfort de uitgangspunten van het CROW. Dit zorgt voor herkenbare wegen voor de weggebruiker en maakt een veilig gebruik van de wegen mogelijk. Voor het Zuidereinde zijn geen maatregelen voorgesteld, maar op het Noordereinde stellen wij voor om in samenspraak met Natuurmonumenten te zoeken naar een optimale inrichting voor fietsers, automobilisten, bewoners en natuur. Hierbij is het doel om de verkeersveiligheid op de weg te verbeteren.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>zijn, lijkt mij het evident dat ook 's-Graveland hier niet aan gaat ontkomen. Al is het maar door de druk die door bewoners uitgeoefend zal gaan worden op gemeente en andere organen, om de Noordereinde en Zuidereinde passend te maken binnen de gezondheidseisen voor bewoners van vandaag en in de toekomst.</p> <p>6. 'Laaghangend fruit' om de verkeersveiligheid te verbeteren op het gevaarlijkste punt in onze gemeente. Wij wonen zelf in de Noordereinde te 's-Graveland. In de jaren voordat wij hier kwamen wonen is er hier helaas een minderjarige fietser overleden bij een aanrijding met een automobilist. Omdat er nog steeds regelmatig bloemen worden geplaatst bij de plek van het ongeval is dit een 'reminder' voor de buurt over het gevaar van het vele verkeer wat hier langskomt en vooral de kans op recidive omdat er zoveel bestuurders van motorvoertuigen de snelheidslimiet van 30 km per uur hier negeren, ondanks het dubbele kruispunt. Nu heb ik hiervoor al eerdere concrete aanbevelingen gedaan, echter is er wat mij betreft ook zogenaamd laaghangend fruit om dit gevaarlijke punt in onze gemeente qua veiligheid verder te verbeteren. Met laaghangend fruit bedoel ik hier maatregelen die weinig geld of arbeid vereisen, maar mijns inziens wel direct effect hebben. Omdat hier dagelijks zeer veel kinderen langfietsen, vraag ik u echt notie te nemen van de punten die ik u aandraag. Om herhaling van het eerder genoemde te voorkomen! Laaghangend fruit 1: Fietsstraat aanleggen van Noordereinde 267 tot Noordereinde 243 Het verven van de autoweg als 'fietsstraat', en het plaatsen van de borden waardoor de auto's en vrachtverkeer 'te gast' is op dit stuk waar fietsers een stuk de rijbaan opgaan. Het aantal bijna aanrijdingen tussen fietsers en auto's, vrachtwagens en bussen hier op dit stuk rijbaan is hier echt niet te tellen. Er zijn zoveel incidenten, vooral bij mooi weer als er veel fietsers zijn en bestuurders hard rijden. Minimaal één keer per maand in de zomermaanden help ik een fietser overeind die ter nauwer nood een voertuig heeft gemist of is gevallen doordat hij/zij moest uitwijken voor een voertuig. En de hoofdoorzaak naar mijn mening is dat de gemotoriseerde voertuig bestuurder die hier vaak veel en veel te hard rijdt. Ik heb al bij herhaling de politie verzocht hier op snelheid te controleren, maar ondanks toezeggingen hebben ik en mijn burens hier nog nooit iets van gemerkt.</p>	<p>6. 'Laaghangend fruit' om de verkeersveiligheid te verbeteren op het gevaarlijkste punt in onze gemeente. Dank voor uw ideeën om de verkeersveiligheid op het Noordereinde ter hoogte van de Klapbrug te verbeteren.</p> <p>Het realiseren van een fietsstraat op deze locatie vinden wij geen verstandige maatregel. De hoeveelheid auto's op deze locatie is te hoog voor een fietsstraat.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Ter illustratie moet het rood omcirkelde deel vanaf het begin van de 30 km zone tot voorbij de klapbrug een fietsstraat worden, dus het hele deel waar fietsers op de rijbaan zijn. Daarom moet hier de hiërarchie moet worden omgedraaid op de rijbaan. Op het korte stuk waar de fietsers de rijbaan op gaan op het Noorderende tussen de Noorderende 265 en 247, moeten zij de baas worden en de bestuurders van voertuigen moeten zich naar hen voegen. Als u dit doorvoert, worden de volgende laaghangend fruit opmerkingen minder belangrijk. Dit is dus het punt van minimale kosten, maximaal resultaat.</p> <p>Laaghangend fruit 2: verkeersbord met waarschuwing zebrapad niet leesbaar Door de plaatsing van borden ter hoogte van café Bollie Blooper op het Noorderende is dit rood omcirkelde bord met de waarschuwing voor een zebrapad niet zichtbaar voor bestuurders, rijden vanuit noordelijke richting naar het zuiden. Doordat er andere borden voorgeplaatst zijn.</p> <p>Laaghangend fruit 3: Bord dat fietsers moet informeren over start fietspad enkel zichtbaar voor de bewoners die wonen in de Noorderende Je zou zeggen dat de titel bij laaghangend fruit 3 een grap is, maar niks is minder waar. Dit blauwe bord staat gericht op de bewoners van de Noorderende (mijn huis), u zult 2 keer moeten kijken op de afbeelding om het bord te ontdekken. Wij als bewoners vinden het een prachtig bord, maar denken dat dit beter gericht kan worden op de fietsers vanuit zuidelijke richting, door het een kwartslag of iets minder te draaien. Het gebeurt namelijk vaak dat fietsers vanuit zuidelijke richting de start van het fietspad over het hoofd zien. Ondanks de 2 borden die er staan. Eigenlijk zou er nog een extra bord voor de boom met witte rand geplaatst moeten worden op bovenstaande afbeelding om de start van het fietspad duidelijker aan te kondigen.</p> <p>Laaghangend fruit 4: Een STOP-bord voor fietsers die ter hoogte van Noorderende willen oversteken en waarschuwingsbord 20 meter ervoor dat er gestopt moet gaan worden. In het rood omcirkelde deel moet een STOP-bord voor fietsers bijgeplaatst worden. Vooral kinderen kiezen ervoor om hier zonder te stoppen over te steken. Dit leidt op dagelijkse basis tot onveilige verkeerssituaties. Een aankondiging van dit STOP-bord is ook noodzakelijk op het fietspad, daar dit bord enkel op korte afstand van het oversteekpunt zichtbaar is door de historische bomen die er staan.</p>	<p>Het verbeteren van de zichtbaarheid van de borden (maatregel 2 en 3) vinden wij een goed idee en kijken naar de mogelijkheid om dit te realiseren in combinatie met onderhoud van het Noorderende.</p> <p>Het plaatsen van een stopbord in plaats van het huidige voorrangsbord (maatregel 4) achten wij niet noodzakelijk. De kinderen die hier nu oversteken zonder te stoppen (zoals beschreven in uw zienswijze) gebruiken deze route dagelijks en zullen hun gedrag niet aanpassen op basis van een verkeersbord. Het is hiervoor effectiever om met campagnes op scholen verkeersveilig gedrag te blijven</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>Laaghangend fruit 5: Een Carterkiller drempel i.p.v. de zinloze drempel die hier nu ligt iets ten noorden van de Noordereinde 267 begint nu een 30 km zone met o.a. een drempel en wat kleine borden dat hier 30 mag gereden worden. Deze drempel heeft niet het gewenste effect, omdat er regelmatig bussen en vrachtwagens langs stuiven met wel 50 km per uur en auto's met wel 80 km per uur. Indien u mij niet gelooft, nodig ik u graag uit voor een gezellige kop koffie of een hapje op een donderdag, vrijdag of zaterdagavond tussen 17 en 20 uur om het zelf te aanschouwen. Wij hebben dan koffie en taart klaarstaan voor u om dit waar te nemen. Om dit huftergedrag van verkeersdeelnemers de kop in te drukken, raad ik u aan een Carterkiller drempel te plaatsen over de gehele breedte van de rijbaan. Echter, deze dient wat dichterbij de brug geplaatst te worden om trilling schade aan de Noordereinde 267 te voorkomen.</p> <p>Laaghangend fruit 6: 30-km borden' op de weg schilderen op het weg deel vanaf Noordereinde 267 tot café Bollie Blooper</p> <p>Rood omcirkeld zijn hier de denkbeeldige 30 km schildjes die op de weg geschilderd kunnen worden. Dit om het massaal negeren van de snelheidslimiet hier nog verder onder de aandacht te brengen op de plek waar fietsers zich op de rijbaan bevinden.</p> <p>Laaghangend fruit 7: Een 'visuele' drempel boven op de brug ongeveer ter hoogte van café Bollie Blooper.</p> <p>Op deze afbeelding kijkt u vanuit Noordelijke richting naar het kruispunt met de Klapbrug. De brug voor de You and Me-store (Noordereinde 249), kan uitgerust worden met een drempel die optisch bedrog is. Omdat er hier zoveel te hard gereden worden en echte drempels trillingen veroorzaken in de monumentale woningen, zou op de rood gearceerde brug een optische drempel geplaatst kunnen worden in de hoop dat dit voertuig bestuurders doet besluiten vaart te verminderen.</p> <p>Conclusie</p> <p>Ik vind het fijn dat u mijn zienswijze heeft doorgenomen en bij de conclusie gekomen bent. Wat ik u ernstig afraad is oplossingen te gaan zoeken waarbij de rijbaan verbreed wordt of de verkeersdoorstroming van gemotoriseerd verkeer vergroot wordt. Los van dat dit niet kan door de rijksmonumenten aan weerszijden van de Noordereinde en Zuidereinde en de</p>	<p>stimuleren. Deze educatieve maatregelen zijn ook onderdeel van het Mobiliteitsplan.</p> <p>Ten slotte noemt u diverse mogelijke maatregelen om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op deze locatie te verlagen (Carterkiller drempel, 30 km/u borden op de weg schilderen en visuele drempels). De huidige inrichting van dit weggedeelte is na een zorgvuldig proces bepaald. Tijdens de analyses voor het Mobiliteitsplan is deze locatie niet als knelpunt naar voren gekomen, waardoor er geen maatregelen zijn voorgesteld. Op het moment dat er onderhoud aan deze kruising wordt uitgevoerd, wordt ook opnieuw bekeken welke inrichting het meest passend is.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>benodigde stoepen en fietspaden, gaat dit hard rijden nog verder in de hand werken en zal er ook meer vrachtverkeer voor deze route kiezen. Allen in strijd met de normen over fijnstof uitstoot, veiligheid en behoud van erfgoed door trillingen door zwaar verkeer om zo maar even wat te noemen. Daar moet u als gemeente voor gaan liggen want dit zal tot veel onrust en weerstand gaan leiden in uw gemeente, u dient hier u burgers te beschermen. Hoe meer een weg uitnodigt om door te rijden, des te meer mensen te hard zullen rijden. Een van de belangrijkste lessen voor lokale wegen die Veilig Verkeer Nederland de afgelopen 20 jaar getrokken heeft.</p> <p>De kant die wij en bewoners om ons heen wel wenselijk vinden is om de gehele dorpskern een maximum snelheid te geven van 30 km per uur en niet-bestemmingsvrachtverkeer te weren. Zoals op dit moment elk zichzelf respecterende gemeente overweegt in Nederland. Niet meer verkeer door je dorpen faciliteren, maar juist minder. Te meer daar er een netwerk van N-wegen ligt en sluip vrachtverkeer de N-wegen zal prefereren bij doorgangsverbod.</p> <p>En in het bijzonder vraag ik dus uw aandacht voor de veiligheid van de vele fietsers en voetgangers langs de Noordereinde en Zuidereinde. Hier moet echt iets gaan verbeteren, anders staat de veiligheid van de mensen die hier recreëren of zich per fiets of per voet verplaatsen op het spel. Ik heb u daarnaast simpele, weinig kostende en concrete voorstellen gegeven bij punt 6, in de hoop dat u deze makkelijkere zaken ook serieus neemt voor het mobiliteitsplan.</p> <p>Soms zijn het ook de relatief kleine dingen, zoals mijn voorstel voor de 'fietsstraat' in combinatie met een carterkiller drempel, die met minimale kosten (een weg schilderen en bordjes plaatsen) voor de gemeente een groot resultaat kunnen hebben. Ik hoop dat u uw verantwoordelijkheid neemt, want wij nemen de veiligheid door de historie van het punt waarop wij wonen serieus.</p> <p>U wordt veel wijsheid en succes toegewenst voor het definitief samenstellen van genoemd rapport.</p>	
32	<p>Telefonisch ingediende zienswijze: Een bedrijf, gevestigd op bedrijventerrein Nieuw Walden, heeft regelmatig transporten met lange diepladers (lengte meer dan 25 meter). In de huidige situatie zijn er knelpunten om met deze voertuigen de Middenweg op te rijden. Graag aandacht hiervoor om de</p>	<p>In het Mobiliteitsplan zijn de kaders voor de inrichting van de verschillende wegen in Wijdemeren beschreven. Hierbij is niet specifiek ingegaan op de inrichting van wegen voor exceptionele (lengte) transporten. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>kruispunten van Nieuw Walden met de Middenweg te verbeteren op het moment dat deze weg groot onderhoud krijgt.</p> <p>Aangezien de transporten richting de N523 rijden, is er geen bezwaar tegen maatregelen op het oostelijke deel van de Middenweg (snelheidsverlaging en vrachtverbod).</p>	<p>rekening worden gehouden met deze wens, ook om de vrachtroute tussen Nieuw Walden en de N523 te stimuleren.</p>
33	<p>Via het Weekblad Wijdmeren las ik dat het Mobiliteitsplan 2045 Wijdmeren op 30 maart is gepubliceerd. Na het lezen van dit zorgvuldig opgestelde plan wil ik in de hieronder staande punten mijn zienswijze hierop bekend maken.</p> <p>Het beleid omliggende gemeenten Naar mijn mening wordt er onvoldoende rekening gehouden door de omliggende gemeenten met elkaar. Dit blijkt ok dat de “mobiliteitsvisie Hilversum 2040” voorstellen doet die negatief voor Wijdmeren uitpakken, gelijk gemeente Bussum waardoor de gemeente Wijdmeren altijd achteraf de gevolgen mag ondervinden. Een mobiliteitsplan gelijktijdig voor de verschillende omliggende gemeenten heeft mijn voorkeur.</p> <p>Het beschermd stads en dorpsgezicht In het mobiliteitsplan wordt het verbreden van het fietspad en de rijbaan genoemd als optie. Hier ben ik het niet mee eens. Dit zou ten koste gaan van diverse mooie oude bomen die ook tot het beschermd dorpsgezicht horen. Er zijn gedeelten die eventueel verbreed kunnen gaan worden, maar even verderop stuit de weggebruiker weer op een versmalling. Met name de bruggen en het kruispunt Klapbrug. Dit wekt bij de weggebruikers veel irritatie op, wat gaat lijden tot gevaarlijk rijgedrag. Op korte stukjes toch even snel inhalen. Op dit moment regelt het verkeer zichzelf. Met name het niet kunnen passeren van vrachtauto's op de kruising Klapbrug werkt corrigerend op de verkeerssnelheid. Voor het vrachtverkeer wat geen lokaal bestemmingsverkeer is, zou een oplossing moeten komen. Welke oplossing er ook komt het gaat en staat met goede handhaving.</p> <p>Openbare parkeerplaatsen Ter voorkoming dat er veel auto's op plekken komen te staan die niet voor parkeren zijn gemaakt zal dit ongunstig zijn voor de doorstroming van het verkeer, het verslechteren</p>	<p>Het beleid omliggende gemeenten In Deel A van het Mobiliteitsplan zijn in hoofdstuk 3 de beleidskaders beschreven van de nationale overheid, maar ook de provinciale en regionale beleidskaders zijn in dit hoofdstuk beschreven. Zodoende is ook rekening gehouden met het beleid van de omliggende gemeenten, waarvan Hilversum het belangrijkste is. Met de buurgemeenten vindt regelmatig overleg plaats om mogelijke maatregelen in deze gemeenten die effect kunnen hebben op het verkeer in de gemeente Wijdmeren te bespreken.</p> <p>Het beschermd stads en dorpsgezicht Bij het nemen van maatregelen zal altijd getoetst worden of voldaan wordt aan het vastgestelde beleid met betrekking tot het beschermde stads- en dorpsgezicht. Bij het zoeken naar een optimale inrichting op het Noordereinde wordt gekeken of het mogelijk is om te voorkomen dat er versmallingen zijn op het fietspad.</p> <p>Openbare parkeerplaatsen Het is bekend bij de gemeente dat de parkeerdruk hoog is op het Noordereinde, maar er is geen ruimte om dit op te lossen.</p>

NR.	Zienswijze	Antwoord
	<p>van de bomen langs de weg en het onnodig rondrijden om toch nog ergens een plekje te vinden.</p> <p>Rondom de Klapbrug zijn er te weinig gebonden parkeerplaatsen en helemaal geen openbare parkeerplaatsen meer. Nu het parkeren bij Natuurmonumenten betaald parkeren is geworden gaan mensen toch zoeken naar een openbare parkeerplaats. Een mentaliteit waar Sperwershof wel degelijk hinder van ondervind. Voldoende parkeerplekken, gebonden en openbare, heeft mijn voorkeur boven het verbreden van de dorpsweg.</p> <p>Trillingen en te zwaar beladen vrachtwagens</p> <p>Door te zwaar beladen vrachtwagens en lege bussen ondervinden de huizen langs het Noordereinde veel trillingen. De bus die nagenoeg leeg rondrijdt zou in de toekomst vervangen kunnen worden door een elektrische kleinere bus. De huidige oudere bussen hebben de hele kruising op de Klapbrug nodig om van het Noordereinde de Heerenweg op te rijden. Het rijgedrag laat ook te wensen over.</p> <p>Tenslotte wens ik u veel sterkte met het opstellen van het definitieve mobiliteitsplan zodat dit naar ieders tevredenheid zal zijn. Zolang een rondweg om 's-Graveland niet bespreekbaar wordt, is ieder voorgesteld plan bijna niet meer uitvoerbaar.</p>	<p>Trillingen en te zwaar beladen vrachtwagens</p> <p>In het wensbeeld openbaar vervoer is aangegeven dat het gewenst is om een openbaar vervoer verbinding op het Noordereinde te hebben. In de concessie voor het openbaar vervoer wordt opgenomen aan welke eisen de bussen moeten voldoen.</p> <p>Er is eerder een onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van randwegen in de gemeente Wijdmeren. Uit de bevindingen van de verkenning is gebleken dat de realisatie van randwegen niet haalbaar is. Dit komt ten eerste doordat het oplossend vermogen voor de wegen binnen de gemeente te beperkt is. Daarnaast lopen de nieuwe randwegen gedeeltelijk door beschermde natuurgebieden, waar nieuwe infrastructuur lastig te realiseren is. Hierdoor is er geen financiële haalbaarheid.</p>