

## RAPPORT

# Duurzaam, Veilig & Vooruit

Mobiliteitsplan 2045 Wijdmeren

Klant: Gemeente Wijdmeren

Referentie: Duurzaam, Veilig & Vooruit

Status: 1.8/S0

Datum: 20 juli 2022





Laan 1914 no.35  
3818 EX Amersfoort  
Industry & Buildings  
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: Duurzaam, Veilig & Vooruit

Ondertitel:

Referentie: Duurzaam, Veilig & Vooruit

Status: 1.7/S0

Datum: 20 juli 2022

Projectnaam: Mobiliteitsplan Wijdemeren

Projectnummer: BG9689

Auteur(s): Peter Nijhout, Jelmer Droogsma

Opgesteld door: Jelmer Droogsma

---

Gecontroleerd door: Peter Nijhout, Jos Hengeveld

---

Datum:

---

Goedgekeurd door:

---

Datum:

---

Classificatie

---

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd 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

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Voorwoord: Duurzaam, Veilig &amp; Vooruit</b>                       | <b>4</b>  |
| <b>Bestuurlijke samenvatting</b>                                       | <b>5</b>  |
| <b>1 Inleiding</b>   | <b>8</b>  |
| 1.1 Aanleiding   | 8         |
| 1.2 Uitgangspunten   | 9         |
| 1.3 Proces en aanpak   | 10        |
| <b>Deel A</b>  |           |
| <b>2 Huidige verkeers- en vervoerssituatie in Wijdemeren</b>           | <b>13</b> |
| 2.1 Verkeer  | 13        |
| 2.2 Eerdere onderzoeken  | 19        |
| 2.3 Verkeersveiligheid   | 21        |
| 2.4 Demografie   | 26        |
| 2.5 Resultaten inventarisatie enquête                                  | 27        |
| 2.6 Conclusie huidige situatie   | 28        |
| <b>3 Beleidskaders</b>   | <b>29</b> |
| 3.1 Nationale beleidskaders  | 29        |
| 3.2 Provinciaal beleid   | 31        |
| 3.3 Regionaal beleid   | 32        |
| 3.4 Lokale beleids- en afsprakenkaders                                 | 35        |
| <b>4 Evaluatie gevoerd beleid</b>                                      | <b>40</b> |
| 4.1 Uniforme richtlijnen voor Duurzaam Veilige inrichting van de wegen | 40        |
| 4.2 Maatregelen vrachtverkeer  | 40        |
| 4.3 Maatregelen langzaam verkeer                                       | 41        |
| 4.4 Parkeren   | 41        |
| 4.5 Handhaving   | 42        |
| 4.6 Overige maatregelen  | 43        |
| 4.7 Conclusie evaluatie gevoerd beleid                                 | 44        |
| <b>5 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer</b>               | <b>46</b> |
| 5.1 Groene trend   | 46        |
| 5.2 Blauwe trend   | 47        |
| 5.3 Grijze trend   | 49        |

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| 5.4      | Conclusie trends en ontwikkelingen                   | 50        |
| <b>6</b> | <b>Vertaling naar ambities en doelstellingen</b>     | <b>51</b> |
| 6.1      | Hoofdoelstelling                                     | 51        |
| 6.2      | Verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid        | 52        |
| 6.3      | Stimuleren duurzame mobiliteit                       | 52        |
| 6.4      | Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn noodzakelijk | 53        |
| 6.5      | Van ambities naar maatregelen                        | 53        |

## Deel B

|          |                              |           |
|----------|------------------------------|-----------|
| <b>7</b> | <b>Wensnetwerken verkeer</b> | <b>55</b> |
| 7.1      | Wensbeeld fiets              | 55        |
| 7.2      | Wensbeeld voetganger         | 58        |
| 7.3      | Wensbeeld openbaar vervoer   | 59        |
| 7.4      | Wensbeeld autoverkeer        | 61        |
| 7.5      | Wensbeeld vrachtverkeer      | 67        |
| 7.6      | Wensbeeld parkeren           | 68        |
| <b>8</b> | <b>Flankerend beleid</b>     | <b>71</b> |
| 8.1      | Duurzaamheid                 | 71        |
| 8.2      | Verkeersveiligheid           | 72        |
| 8.3      | Omgevingswet                 | 73        |

## Deel C

|          |                                   |           |
|----------|-----------------------------------|-----------|
| <b>9</b> | <b>Uitvoeringsprogramma</b>       | <b>75</b> |
| 9.1      | Inleiding                         | 75        |
| 9.2      | Nederhorst den Berg               | 77        |
| 9.3      | Ankeveen                          | 78        |
| 9.4      | Kortenhoef                        | 78        |
| 9.5      | 's-Graveland                      | 79        |
| 9.6      | Oud-Loosdrecht                    | 80        |
| 9.7      | Nieuw-Loosdrecht                  | 80        |
| 9.8      | Boomhoek, Muyevelde, Breukeleveen | 81        |
| 9.9      | Algemene maatregelen              | 81        |

|           |                                    |           |
|-----------|------------------------------------|-----------|
| <b>10</b> | <b>SUMP in relatie tot verkeer</b> | <b>83</b> |
|           | <b>Begrippenlijst</b>              | <b>86</b> |
|           | <b>Bronnenlijst</b>                | <b>87</b> |

Bijlagen

1. Klankbordgroep
2. Online-inventarisatie
3. Participatie naar aanleiding van deel A en B
4. Uitvoeringsprogramma
5. Indicatieve dwarsprofielen

## Voorwoord: Duurzaam, Veilig & Vooruit

Geachte mevrouw, meneer,

Voor u ligt het eerste complete mobiliteitsplan voor de gemeente Wijdmeren. Hierin wordt de visie beschreven voor de komende jaren voor het beleid op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit. Het oude beleidsplan verkeer dateerde uit 2010 en is gebaseerd op oude gegevens. Ook zijn er landelijke ontwikkelingen die invloed hebben op hoe we ons nu bewegen, wanneer en de verkeersveiligheid. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan de opkomst van elektrisch vervoer (fiets, auto en (deel)scooters) en doorgevoerde bezuinigingen in bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Het gevolg is dat zowel de doelstellingen als de uitgangspunten uit het oude verkeersplan niet meer actueel waren. Kortom genoeg redenen om een nieuw fris Mobiliteitsplan vast te stellen.

Een andere aanleiding om te komen tot dit document is dat zowel inwoners, ondernemers, hulpdiensten, maar ook ambtenaren en raadsleden vaak vragen stellen over bepaalde verkeerssituaties. Met concreet en integraal beleid is het minder lastig om de inwoners goed en afdoende te antwoorden en is het voor inwoners en raadsleden duidelijk waarom bepaalde issues wel of niet opgepakt worden. Ook Regionale en Provinciale vraagstukken zijn met een heldere visie beter te beantwoorden. Tijd dus voor een visie voor de voetganger, de fietser, het autogebruik, het OV en de vrachtwagens in Wijdmeren.

Dit Mobiliteitsplan kijkt vooruit. We hebben de verschillende (lokale, regionale en nationale) beleidsdocumenten geanalyseerd. Experts geraadpleegd over o.a. (duurzame) toekomstverwachtingen en uiteraard hebben we demografische gegevens gebruikt. We kijken nu z'n 25 jaar verder wat noodzakelijk is om beleidsontwikkelingen effectief te laten zien. We willen een leefbare en duurzame gemeente zijn, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is en toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers zijn gewaarborgd. We komen tegemoet aan veelgehoorde verkeersklachten over snelheid, parkeren en fietsers. Met dit plan zullen we in de komende jaren nl. meer wegen van 50km terug te brengen naar 30km wegen. Überhaupt zetten we in op meer bescherming van de zwakkere verkeersdeelnemers. 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.

Bij de voorbereiding van dit plan is veel input van bewoners, ondernemers, hulpdiensten en andere betrokkenen ontvangen. Vervolgens is het plan vrijgegeven voor inspraak. Na de zomer van 2022 geeft de gemeenteraad het definitieve oordeel. Wijdmeren kiest daarmee voor een leefbare en duurzame gemeente, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is en bereikbaarheid en toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers gegarandeerd zijn.

Via deze weg dank ik onder meer de leden van de klankbordgroep, mijn voorganger wethouder Boermans, betrokken ambtenaren van alle vakafdelingen, de medewerkers van RHDHV, onze hulpdiensten en de inwoners van Wijdmeren voor hun bijdrage. Zonder uw hulp waren we nooit zo ver gekomen.

Wijdmeren Duurzaam, Veilig & Vooruit

Gert Zagt  
20 juli 2022  
Wethouder Mobiliteit



## Bestuurlijke samenvatting

### Aanleiding

De gemeente beschikt momenteel alleen over beperkte plannen, nota's en besluiten waarin de kaders op het vlak van verkeer en vervoer worden geschetst. De integraliteit, actualiteit en samenhang tussen deze documenten wordt gemist en de opzet is summier. Daarmee ontbreekt een goede onderlegger voor het beleid en het levert in de dagelijkse praktijk diverse knelpunten op. Voor de vervanging van riolering en door de energietransitie zullen veel wegen en straten heringericht moeten worden. Dit biedt kansen voor de herinrichting van de wegen waardoor ook het verkeersvraagstuk actueel is. Het is mede hierom wenselijk één document op te stellen dat voorziet in een integraal verkeersbeleid met een planhorizon van 25 jaar: Het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045.

### Proces

Het proces om te komen tot een nieuw mobiliteitsplan kent drie delen. Deel A is gereed. In deel A is geanalyseerd wat de huidige situatie is en welke ontwikkelingen er verwacht worden, maar wat de specifieke consequenties voor Wijdmeren zijn wordt in Deel B bepaald in de wensbeelden. Dit wordt uitgewerkt op basis van de vastgestelde visie in Deel A. Vervolgens worden in Deel C maatregelen voorgesteld om de wensbeelden te realiseren. Bij elk deel worden de bevindingen besproken met de klankbordgroep en een interne projectgroep waarin alle beleidsvelden binnen de gemeente Wijdmeren zijn vertegenwoordigd. Vervolgens worden de stukken vastgesteld door het College en de Gemeenteraad.

### Deel A: Vaststellen visie & beleidsvorming

Uit de analyses van de huidige verkeerssituatie, eerdere onderzoeken, verkeersveiligheid, demografie, resultaten van de online inventarisatie en een evaluatie van het gevoerde beleid worden de volgende conclusies getrokken voor de gemeente Wijdmeren:

- Het uniform Duurzaam Veilig inrichten van wegen is niet goed mogelijk doordat het huidige wegcategoryeringsplan niet voldoet aan de CROW-richtlijnen. Met name op de lintwegen levert dit knelpunten op door een hoge snelheid van het gemotoriseerd en een hoog ongevalsrisico voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Het verkeersveiligheidsrisico in de gemeente is het grootst op de locaties waar relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers het gemotoriseerde verkeer kruisen.
- De demografische ontwikkeling van de bevolking in de gemeente laat zien dat het aandeel ouderen (vergrijzing) binnen de gemeente verder zal toenemen. Het lage onderhoudsniveau van fiets- en voetpaden leidt tot onveiligheid, met name voor ouderen.
- Het openbaar vervoer in de gemeente Wijdmeren is beperkt qua lijnvoering en dienstregelingsuren. Het regelen van de 'first en last mile' is een belangrijk aandachtspunt.
- De parkeernormen zijn nog niet aangepast op basis van de laatste CROW-richtlijnen. Richtlijnen voor parkeernormen in bestaande wijken ontbreken.

Op basis van de beleidskaders (hoofdstuk 3) en de verwachte trends en ontwikkelingen, onderverdeeld in een groene, blauwe en grijze trend (hoofdstuk 5) zijn na de analyse van de huidige situatie en een evaluatie van het gevoerde beleid is de volgende visie geformuleerd:

*'We willen een leefbare en duurzame gemeente zijn, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is en toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers zijn gewaarborgd.'*

De visie is opgebouwd vanuit een drietal doelstellingen. Deze worden nader toegelicht in hoofdstuk 6.

- Verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid
- Stimuleren duurzame mobiliteit
- Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn noodzakelijk

Met deze ambities verandert het verkeersbeleid in Wijdmeren. Voor de lintwegen wordt ingezet op leefbaarheid, waarbij de verblijfsfunctie zwaarder weegt dan de verkeersfunctie. Daarnaast is er aandacht voor de bereikbaarheid en toegankelijk van voorzieningen voor kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen en minder validen). Uitgangspunt is een inrichting conform CROW richtlijnen. Er wordt ook meer ingezet op het stimuleren van duurzame mobiliteit zoals fiets, elektrisch vervoer en Openbaar Vervoer.

### **Deel B: Wensbeelden en opzet mobiliteitsplan**

Op basis van de vastgestelde visie zijn de wensbeelden en het flankerend beleid voor het mobiliteitsplan Wijdmeren opgesteld. Hierbij is eerst aandacht besteed aan de duurzame en actieve vervoerswijzen fiets, voetganger en openbaar vervoer. De regionale hoofdfietsroutes zijn de basis voor het wensnetwerk fiets, aangevuld met hoofd schoolfietsroutes en de overige hoofdfietsroutes. Voor het voetgangersnetwerk is in een straal van 200 meter rondom de winkelcentra en zorgvoorzieningen een hoofdnetwerk bepaald dat op A-niveau onderhouden wordt. Daarnaast is er specifieke aandacht voor veilige schoolomgevingen. In het wensbeeld openbaar vervoer wordt uitgegaan van het huidige netwerk en zijn enkele onderzoeksmogelijkheden voor uitbreidingen van het netwerk benoemd. Om in te zetten op toegankelijk openbaar vervoer zijn diverse mogelijkheden om de first en last mile te verbeteren beschreven.

Vervolgens zijn de wensbeelden voor autoverkeer, vrachtverkeer en parkeren opgesteld. In het wensbeeld voor de auto is een nieuw wegategoriseringsplan opgesteld waarin een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen binnen de gemeente. Op diverse wegen gaat de snelheid omlaag om de leefbaarheid te verhogen. Voor het vrachtverkeer is een netwerk opgesteld dat vrachtverkeer van de bedrijventerreinen en supermarkten zo snel mogelijk naar de provinciale wegen leidt. Om deze routes te stimuleren en de overlast van vrachtverkeer te verminderen zijn vrachtverboden ingesteld op de Middenweg en in de nacht op het Noordereinde/ Zuidereinde. In het wensbeeld parkeren zijn de uitgangspunten voor het nieuwe parkbeleid benoemd en diverse mogelijkheden om de huidige parkeeroverlast te verminderen. In het flankerend beleid zijn aanvullende beleidsuitgangspunten voor duurzaamheid en verkeersveiligheid opgenomen.

### **Deel C: Uitvoeringsprogramma**

Het laatste onderdeel van het Mobiliteitsplan is het uitvoeringsprogramma waarin de wensbeelden zijn vertaald naar concrete maatregelen. In totaal 68 maatregelen zijn beschreven en geprioriteerd. Het betreft veel fietsmaatregelen en maatregelen waarbij het snelheidsregime op wegen wordt verlaagd. Een duurzaam veilige inrichting is hiervoor een randvoorwaarde en ook de aanrijtijden voor de nood- en hulpdiensten dienen gewaarborgd te blijven. Met de prioritering van deze maatregelen wordt vooral ingezet op veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De kosten van de maatregelen overstijgen de middelen die de gemeente Wijdmeren beschikbaar heeft voor de komende jaren. Elk jaar bij het maken van de begroting en het investeringsprogramma zal dit uitvoeringsprogramma een leidraad gaan vormen.



# INLEIDING

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

#### Huidige kaders

De gemeente beschikt momenteel alleen over beperkte plannen, nota's en besluiten waarin de kaders op het vlak van verkeer en vervoer worden geschetst. De integraliteit, actualiteit en samenhang tussen deze documenten wordt gemist en de opzet is summier. Daarmee ontbreekt een goede onderlegger voor het beleid. In het wegcategoryeringsplan (besluit 2012) is voor een aantal wegen geen keuze gemaakt en zijn wegcategoryeën vastgesteld die niet voorkomen in de indeling van het CROW. Hierdoor kunnen de standaarden niet toegepast worden en bij afwijking van een inrichting conform Duurzaam Veilig kan de politie niet handhaven.

De parkeernorm is vastgesteld, maar roept vaak discussie op. De vraag of de huidige parkeernorm nog voldoet is gerechtvaardigd. Ook is de vraag wat te doen bij herinrichting: groen transformeren naar parkeren, overlast accepteren of betaald parkeren invoeren? En willen we meer openbare laadplekken? Hoe gaan we daarmee om als inwoners dit verzoeken? Ook het fietsbeleid ontbreekt nu terwijl we naast het woon-werk fietsverkeer en de schoolgaande kinderen ook als recreatie gemeente zeer veel fietsers trekken. Ook het fietsverkeer wijzigt snel met de opkomst van e-bikes en speedpedelecs.

#### Huidige knelpunten op beleidsgebied

Het ontbreken van gemeentelijk verkeersbeleid levert in de dagelijkse praktijk diverse knelpunten op. Zo worden uitgangspunten van gemeentelijk beleid sterk gemist bij het vertegenwoordigen van de gemeente Wijdmeren in de regio bij het voorbereiden van regionaal verkeers- en vervoersbeleid. Voorbeelden hiervan zijn onder andere de OV-concessie en de plannen voor door- en snelfietspaden. Al doende wordt de mening van Wijdmeren gevormd. Ook bij externe ontwikkelingen als het MIRT, de ontwikkeling van de N201 en bij de vrachtwagenheffing is de gemeente veelal reactief door het ontbreken van vastgesteld beleid. Er wordt te beperkt uitgezocht wat de voorstellen en mogelijke alternatieven voor de gemeente betekenen.

De afhandeling van klachten/verkeersvragen kost veel tijd omdat er niet verwezen kan worden naar beleid. Dit zorgt ook voor veel irritatie bij inwoners. Bij gemeentelijke infrastructuurprojecten wordt per project een verkeersoplossing gezocht en aangesloten bij de wens van de direct betrokkenen. Hierdoor verschilt de oplossing per project. Prioritering, samenhang, eenduidige vormgeving en een visie op het geheel ontbreken.

In het Investeringsplan (IP) staan voor de komende jaren grote bedragen gereserveerd voor vervanging van riolering, wegonderhoud en herinrichting, maar er is te weinig rekening gehouden met verkeersvraagstukken. Alleen al voor de grote onderhoudsprojecten (> 1 miljoen euro) is € 33 miljoen gereserveerd in de periode 2019-2022. Daarnaast zullen door de energietransitie veel wegen en straten heringericht moeten worden. Dit biedt kansen waardoor ook het verkeersvraagstuk actueel is.

#### Mobiliteitsplan 2045

Het is mede hierom wenselijk één document op te stellen dat voorziet in een integraal verkeersbeleid met een planhorizon van 25 jaar: Het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045. Het mobiliteitsplan beschrijft de langetermijnvisie van de gemeente op verkeer en vervoer. Het plan schetst onder andere de gewenste infrastructuur met aandacht voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Het mobiliteitsplan heeft tot doel een actueel, onderbouwd en breed gedragen toetsingskader te bieden waarbinnen verkeersplannen en andere gemeentelijke plannen kunnen worden ontwikkeld en uitgevoerd.

Ook de communicatie naar en met inwoners en betrokkenen zal onderdeel zijn van het mobiliteitsplan om discussies die nu vaak spelen rondom de participatie te voorzien van een kader. Het draagt bij aan een snellere en transparante besluitvorming. Daarnaast is het wettelijk verplicht een gemeentelijk beleidsplan te hebben en verloopt het huidige beleidsplan verkeer in 2020.

## 1.2 Uitgangspunten

### Huidig wegennet

Het bestaande wegennet is in de loop van honderden jaren ontstaan en vormt samen met het bestaande beleid op lokaal, regionaal, provinciaal en landelijk niveau, opgedane ervaringen en ervaren knelpunten en wensen van inwoners, bestuur en deskundigen de basis voor het denken over het verkeer in Wijdemeren.

- ❖ *Uitgangspunt is een inventarisatie van het bestaande wegennet, het bestaande beleid en bestaande knelpunten en wensen*

### Planhorizon

Belangrijk voor het beleidskader is een voldoende lange tijdshorizon. Meestal wordt hooguit 10 jaar vooruit gekeken. Om op een zinvolle en efficiënte manier te kunnen investeren in de openbare ruimte is echter een veel langere tijdshorizon nodig. Infrastructuur heeft immers een levensduur van minimaal 25 jaar en een bedrijventerrein of woonwijk nog veel langer. Investerings moeten op die levensduur worden afgestemd en de visie dus ook. Daarbij moet niet alleen worden gekeken naar realisatie, maar ook naar afschrijving en beheer. Waar nodig wordt het uitvoeringsprogramma geactualiseerd bij de begroting.

- ❖ *Uitgangspunt is een planhorizon van 25 jaar*

### Utilitair gebruik

In het mobiliteitsplan wordt gekeken naar de bereikbaarheid van de dorpen en bedrijventerreinen. Daarbij zijn met name woon-werkverkeer, winkelen, vrachtverkeer en schoolroutes en zorglocaties van belang. Waar recreatieve bestemmingen recreatief medegebruik veroorzaken wordt dit meegenomen. Er wordt niet specifiek gekeken naar recreatieve wandel- fiets- en vaarroutes.

- ❖ *Uitgangspunt is dat de alleen utilitaire routes worden beschouwd*

### Modaliteiten

Naast autoverkeer spelen ook de modaliteiten openbaar vervoer, langzaam verkeer en vrachtvervoer een belangrijke rol voor de mobiliteit in Wijdemeren. De bereikbaarheid van de verschillende kernen voor alle doelgroepen is van grote betekenis voor de leefbaarheid. Wijdemeren is een zeer waterrijke gemeente, maar het verkeer over water is vooral recreatief. Het verkeer over water wordt daarom buiten beschouwing gelaten evenals het vliegverkeer. Wijdemeren heeft geen treinstation of luchthaven.

- ❖ *Uitgangspunt is dat de focus ligt op autoverkeer, vrachtwagenverkeer, fietsverkeer, voetgangers en openbaar vervoer*

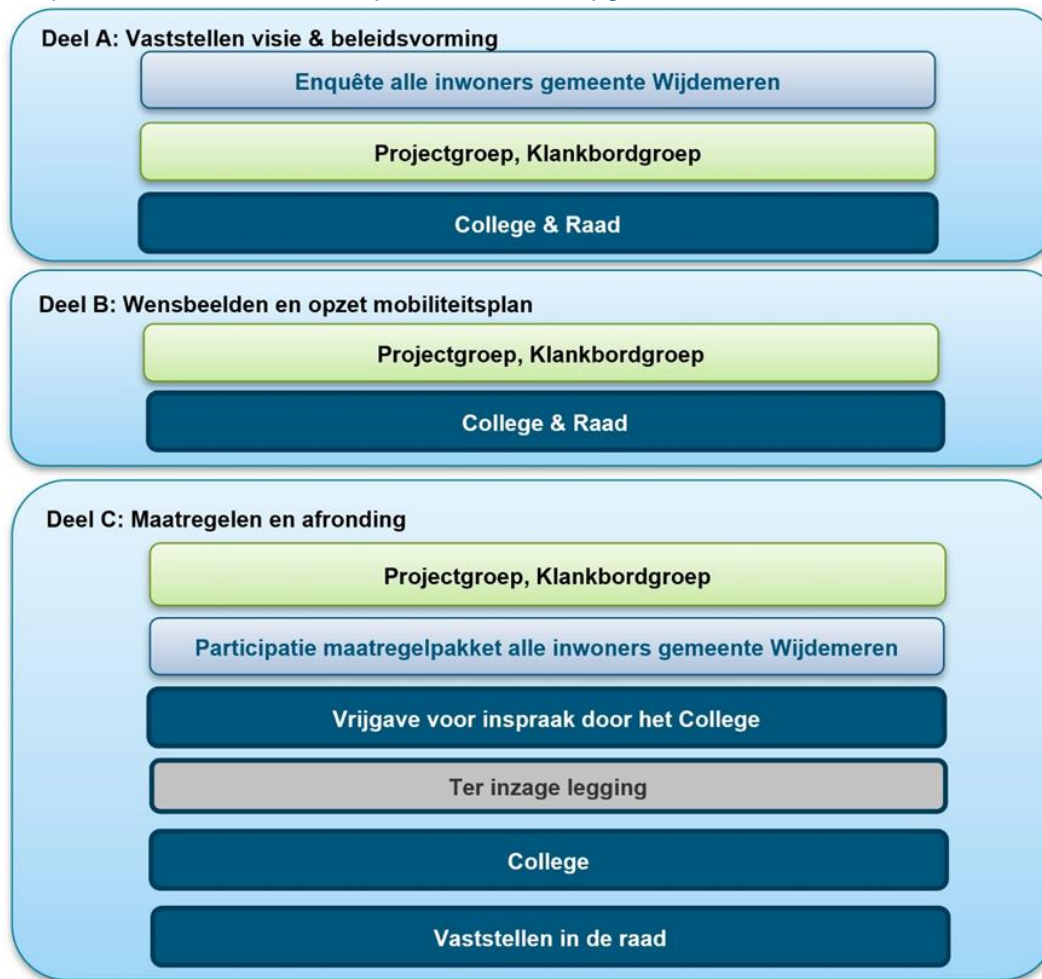
### Van visie naar uitvoering

Het mobiliteitsplan bevat naast een beleidsvisie ook een (meerjaren)uitvoeringsprogramma wat op hoofdlijnen beschrijft welke maatregelen nodig zijn. Deze moeten geprijsd en geprioriteerd worden. Samen vormt dit de leidraad voor investeringen op het gebied van verkeer in de komende jaren.

❖ *Uitgangspunt is dat de beleidsvisie uitgewerkt wordt in een (meerjaren)uitvoeringsprogramma*

## 1.3 Proces en aanpak

Het proces om tot dit Mobiliteitsplan te komen is opgedeeld in drie delen.



Figuur 1: Processchema Mobiliteitsplan Wijdmeren

De voor u liggende rapportage bevat het complete Mobiliteitsplan bestaande uit deel A (Visie en doelstellingen), deel B (wensbeelden) en deel C (uitvoeringsprogramma). Bij elk deel zijn de bevindingen besproken met de klankbordgroep en een interne projectgroep waarin alle beleidsvelden binnen de gemeente Wijdmeren zijn vertegenwoordigd. Een overzicht van de organisaties in de klankbordgroep is opgenomen in bijlage 1. De stukken zijn besproken met het College en de Gemeenteraad. Bewoners zijn bij Deel A betrokken middels een online knelpunteninventarisatie. Bewoners zijn ook in deel C gevraagd te reageren op wensbeelden en maatregelen die daaruit voortvloeien. Na vrijgave van het mobiliteitsplan voor inspraak door het college hebben bewoners gereageerd op het voorliggende plan. Er is een reactienota opgesteld en het plan is op enkele onderdelen aangescherpt. Vervolgens is dit Mobiliteitsplan door het college aan de raad aangeboden voor besluitvorming.

### **Deel A: Vaststellen visie & beleidsvorming**

Vanaf januari 2020 is gewerkt aan het eerste deel van dit rapport. Daarbij zijn de volgende zaken in beeld gebracht:

- De huidige en toekomstige verkeerssituatie bij ongewijzigd beleid;
- Een analyse van de huidige ongevallen en een risicoanalyse voor mogelijke ongevallen;
- De knelpunten die de inwoners van Wijdmeren in de praktijk ervaren (deze zijn verzameld middels een online enquête in januari 2020);
- De kaders die relevant beleid volgen en een evaluatie van het huidige beleid;
- Trends & ontwikkelingen sessie met gemeenteraad (16 april 2020)
- Ambities en doelstellingen;
- Klankbordgroep op 29 juni 2020;
- De SUMP score<sup>1</sup> voor de inventarisatie en ambities.

### **Deel B: Wensbeelden en opzet mobiliteitsplan**

Op basis van de huidige netwerken, de knelpunten en wensen zijn de toekomstige netwerkkaarten vormgegeven. Hierbij is rekening gehouden met de ambities en doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid. Dit is besproken met de klankbordgroep en hun input is verwerkt.

### **Deel C: Maatregelen en afronding**

Niet alle wegen binnen de gemeente zijn conform het nieuwe wensbeeld ingericht. In Deel C worden voor deze wegen maatregelen voorgesteld voor een passende weginrichting op basis van het wensbeeld. Deze maatregelen worden geprioriteerd in een uitvoeringsprogramma. Naast de fysieke inrichting van de weg is het gedrag van de weggebruiker van grote invloed. Hiervoor zijn maatregelen op het gebied van educatie en voorlichting voor de bewoners mogelijk. De maatregelen zijn besproken met de klankbordgroep. In november 2021 hebben bewoners (digitaal) hun mening kunnen geven op de wensbeelden en daaruit voortvloeiende maatregelen. Deze opmerkingen zijn verwerkt in deze versie van het Mobiliteitsplan.

Deze versie van het Mobiliteitsplan wordt door het college aan de raad aangeboden voor besluitvorming.

---

<sup>1</sup> Een SUMP is: *‘Een strategisch plan dat is opgezet om aan de mobiliteitsbehoeften te voldoen voor een betere leefkwaliteit van mensen en bedrijven in steden en hun omgeving. Het bouwt voort op bestaande plannen en houdt rekening met integratie, participatie en evaluatie principes’.*

# DEELA

## 2 Huidige verkeers- en vervoerssituatie in Wijdmeren

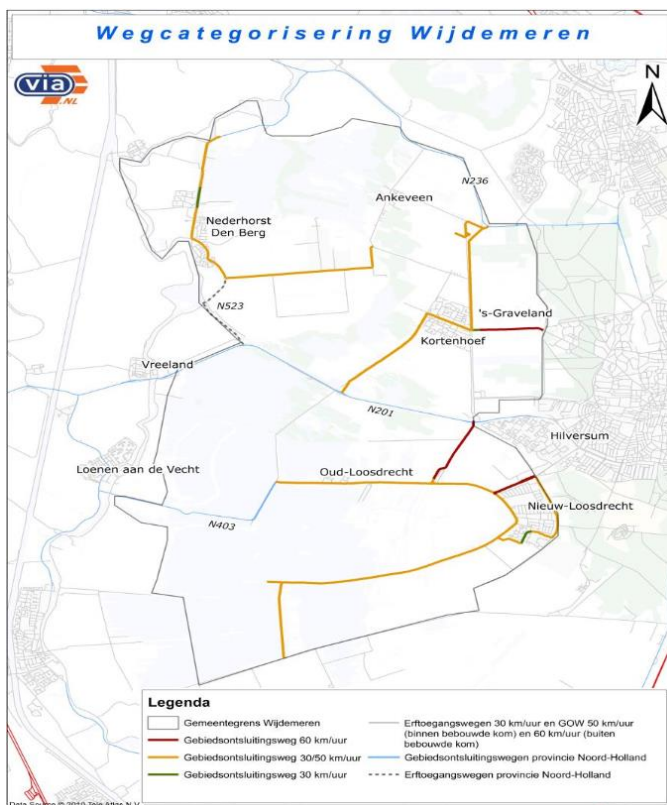
In dit hoofdstuk wordt de verkeers- en vervoerssituatie in Wijdmeren besproken aan de hand van de beschrijving van het verkeers- en vervoerssysteem, de verkeersveiligheid inclusief externe veiligheid, de ontwikkeling van de demografie en een aantal studies, die de afgelopen jaren zijn gedaan

### 2.1 Verkeer

#### Gemotoriseerd verkeer

Op 30 juni 2011 is het Beleidsplan Verkeer Wijdmeren 2011-2020 door de raad vastgesteld. Onderdeel hiervan is de wegcategorisering Wijdmeren. In de gemeente Wijdmeren komen enkel gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen voor. Wel kent de gemeente een aantal tussencategorieën, zoals gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 of 60 km/uur (niet conform duurzaam veilig).

De gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom zijn grotendeels als erftoegangswegen gecategoriseerd met overwegend een snelheidsregime van 30 km/uur. Op de ontsluitende wegen die naar de provinciale wegen N201, N403 en de N236 leiden, mag 50 km/uur gereden worden. Deze wegen hebben, gelet op de essentiële herkenbaarheidskenmerken, de inrichting van een erftoegangsweg (30 km/uur), maar in afwijking daarvan een maximumsnelheid van 50 km/uur die hoort bij een gebiedsontsluitingsweg. Voor de essentiële wegkenmerken van duurzaam veilig ingerichte wegen, zie kader. Het streven van het beleidsplan uit 2011 was om deze wegen te voorzien van een eenduidiger wegbeeld. Een andere provinciale weg binnen de gemeente is de N523 (Nederhorst den Berg), binnen de provincie Noord-Holland gecategoriseerd als erftoegangsweg (60 km/uur).



#### Essentiële wegkenmerken duurzaam veilig ingerichte wegen:

1. Wegcategorieën zijn herkenbaar.
2. Conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden.
3. Conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden.
4. Verkeerssoorten zijn gescheiden.
5. Er zijn geen obstakels langs de rijbaan.
6. Er is een relatie tussen de weg en de omgeving.

Figuur 2 wegcategorisering in de gemeente Wijdmeren. Bron: Beleidsplan verkeer Wijdmeren 2011-2020.

### Vrachtverkeer

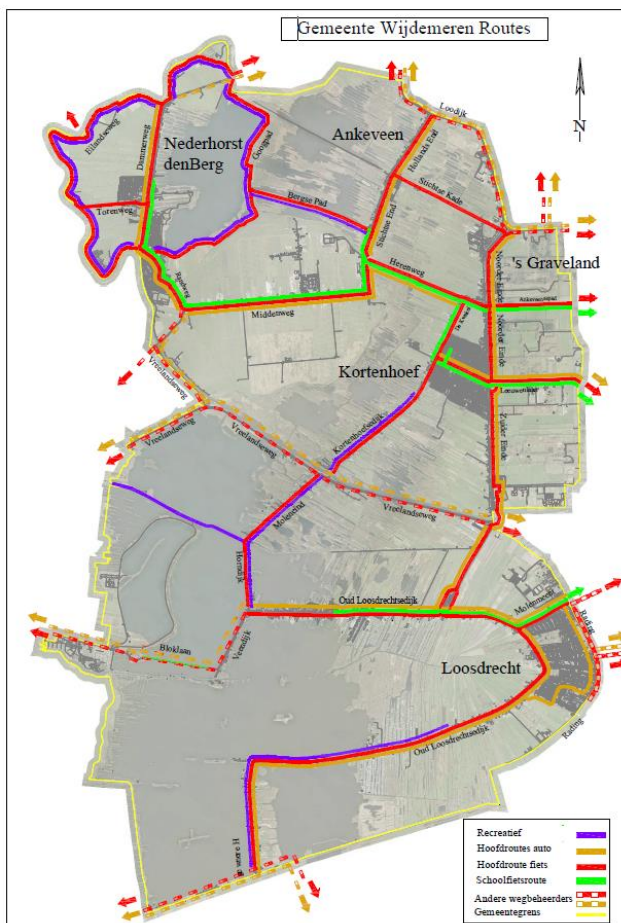
Vanuit bewoners zijn er klachten over vrachtverkeer. Dit komt door trillingen bij drempels in veengebied en bij lintbebouwing rijdt vrachtverkeer dicht langs woningen. Uit de gehouden enquête blijken weinig klachten over vrachtverkeer bij supermarkten. Wel zijn er uit andere meldingen problemen bekend over het laden en lossen bij Winkelcentrum De Meenthof en over het bevoorraden op zondag van de winkels op de Nootweg. Vaak wordt beweerd dat het vrachtverkeer doorgaand verkeer betreft over Noordereinde/Zuidereinde. De gemeten hoeveelheid vrachtverkeer tijdens de nacht is in tegenstelling tot de gemelde overlast echter relatief laag.

### Meting hoeveelheid verkeer

Om het gebruik van de belangrijkste wegen in Wijdmeren te monitoren worden tweejaarlijks verkeerstellingen gehouden. Met behulp van de telcijfers kan de hoeveelheid verkeer objectief worden vastgesteld en de gereden snelheid gemeten worden. Door goed inzicht te hebben in het gebruik van de wegen, kan beter worden bepaald waar knelpunten zijn of gaan ontstaan.

### Langzaam verkeer

In het Beleidsplan Verkeer Wijdmeren 2011 – 2020 is geen netwerk voor fietsverkeer opgenomen. Bestaande veelgebruikte fietsroutes zijn in kaart gebracht, zie Figuur 3. Deze routes zijn niet vastgesteld. In de kaart zijn de hoofd fietsroutes (rood), schoolfietsroutes naar middelbare scholen (groen) en recreatieve routes (paars) opgenomen. De routes naar basisscholen zijn niet opgenomen in deze kaart, maar zijn wel belangrijke routes die door kinderen worden gebruikt.



Figuur 3: Hoofdroutes Wijdmeren op basis van expert-judgement (bron: interne brainstormsessie plm. 1994, niet vastgesteld)



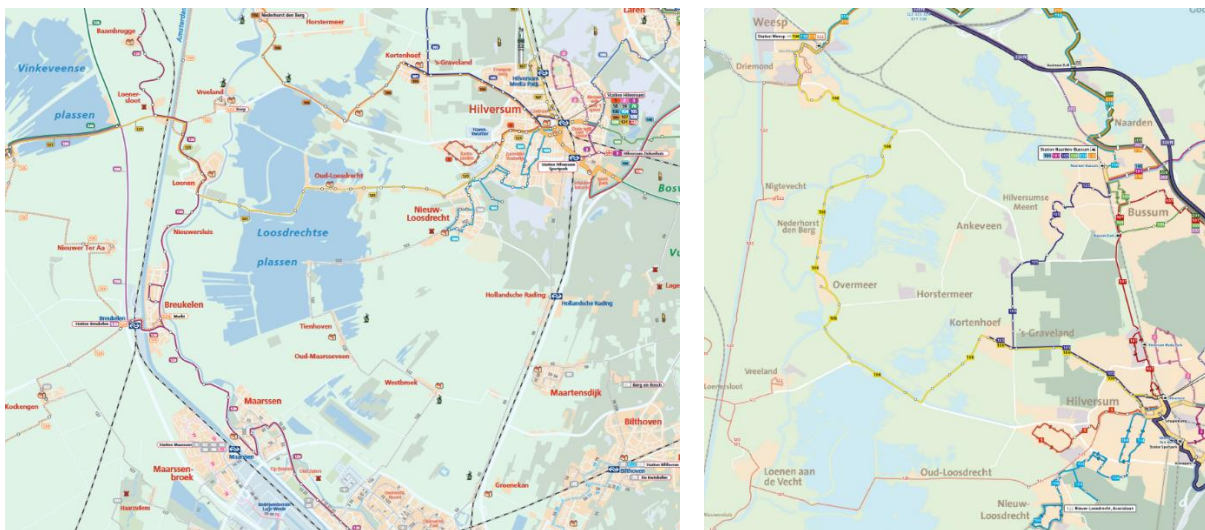
In samenwerking met de regio Gooi en Vechtstreek worden een aantal doorfietsroutes ontwikkeld (zie paragraaf 3.3). Deze doorfietsroutes hebben als doel een alternatief te zijn voor de auto. Aan de vormgeving van deze routes worden eisen gesteld.

Er is geen specifiek netwerk voor voetgangers bepaald in de gemeente Wijdmeren. Er zijn in de gemeente wel enkele recreatieve wandelroutes beschikbaar via het internet.

### Openbaar vervoer

Hoewel Wijdmeren zelf geen treinstation heeft, zorgen twee spoorlijnen voor de ontsluiting voor de gemeente Wijdmeren. Dit betreft de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort met de voor Wijdmeren van belang zijnde stations Weesp, Bussum-Zuid, Hilversum en de spoorlijn Hilversum-Utrecht met de stations Hilversum, Hilversum Sportpark en Hollandsche Rading. Deze stations zijn bereikbaar met de auto, per fiets en gedeeltelijk met de bus waarbij goede parkeervoorzieningen, fietsenstallingen en toegankelijkheid van de stations van belang zijn. Station Hollandsche Rading heeft geen busverbinding met Nieuw-Loosdrecht maar ligt wel op fietsafstand daarvan. In Utrecht leeft de wens om dit station richting Maartensdijk/Bilthoven te verplaatsen met een P&R als ontsluiting van het Utrecht Science Park. Hierdoor zou dit station niet meer op een redelijke fietsafstand van Nieuw-Loosdrecht komen te liggen.

De provincies zijn verantwoordelijk voor het openbaar busvervoer en geven de concessies hiervoor uit. De gemeente Wijdmeren maakt onderdeel uit van twee openbaarvervoerconcessies. De lijnen 121 (tussen Mijdrecht en Hilversum) en 122 (tussen Nieuw-Loosdrecht en station Utrecht Centraal) maken onderdeel uit van de concessie Provincie Utrecht (2017-2023). De lijnen 104, 105 en 106 die door de gemeente Wijdmeren rijden vallen onder de concessie Gooi- en Vechtstreek van de Provincie Noord-Holland. Via deze buslijnen is er een verbinding met de treinstations Hilversum, Naarden-Bussum en Weesp.



Figuur 4: Lijnnetkaarten concessie Regio Utrecht (links, bron: <https://www.u-ov.info/>) en concessie Gooi- en Vechtstreek (rechts, bron: <https://www.connexion.nl/nl/onze-routes/vervoersgebieden/gooi-en-vechtstreek>).

In 2020 is de concessie Gooi- en Vechtstreek aanbesteed en de aanbesteding van de concessie Provincie Utrecht zal plaatsvinden in 2023. Tijdens de aanbesteding van de concessie Gooi- en Vechtstreek is bereikt dat lijn 106 voortaan via de Middenweg zal rijden in plaats van over de N201. Ook is bereikt dat medegebruik van de haltes door derden onder voorwaarden mogelijk is om initiatieven voor aanvullend vervoer mogelijk te maken. Ook is budget vrijgehouden om te experimenteren met verschillende opties, waaronder de Vechtplassenexpress: extra vervoer naar toeristische punten in de zomer. Als gevolg van de teruggelopen reizigersaantallen door de Corona maatregelen zijn afspraken

gemaakt om de dienstregeling in 2021 iets af te schalen en diverse aanpassingen naar voren te halen. Dit heeft tot gevolg dat lijn 106 in 2021 al via de Middenweg gaat rijden. In 2023 zijn er voorstellen in behandeling om lijn 104 in de kern Nieuw Loosdrecht een andere (kortere) route te laten rijden. De provincie Noord-Holland wil in 2023 vanwege de teruglopende reizigers aantallen het gereserveerde budget voor de extra opties inzetten om het bestaande aanbod in stand te houden, waardoor er niet geëxperimenteerd wordt met de Vechtplassenexpress..

### Parkeren

In de gemeente Wijdmeren kan op alle parkeerterreinen gratis geparkeerd worden. De enige parkeerregulering is bij de winkels op de Nootweg, waar een blauwe zone is. Een behoorlijk deel van het burgerpanel (24%) ervaart parkeeroverlast bij scholen (bron:

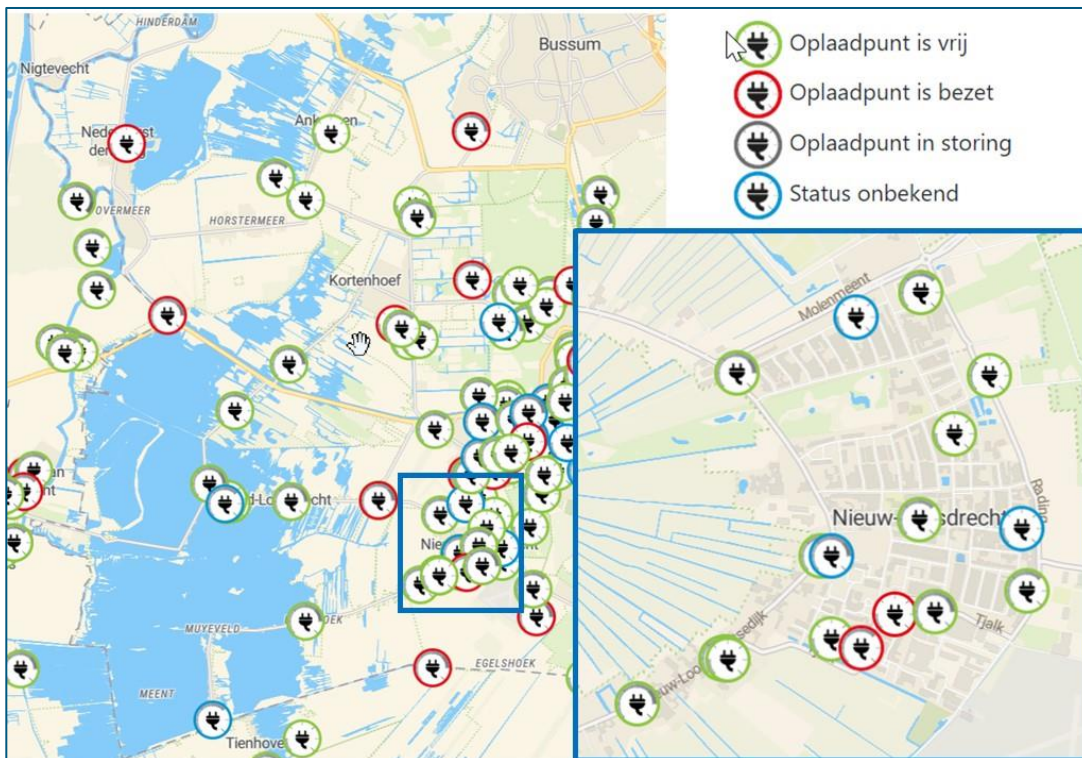
<https://www.wijdmeren.nl/4/burgerpanel/Resultaten-burgerpanel-voorjaar-2018.pdf>).

De gemeente Wijdmeren is een aantrekkelijke bestemming voor dagrecreatie vanuit steden als Amsterdam en Utrecht. Deze toeristen kiezen er met name voor om te varen of te fietsen in Wijdmeren. Vooral op zomerse dagen bij de strandjes (met name Zuwe en de Strook) en bij evenementen zijn hierdoor parkeerproblemen. Er is ook parkeeroverlast in Nieuw-Loosdrecht. Om de parkeeroverlast tijdens natuurijs te beperken is een protocol opgesteld, waarbij weilanden beschikbaar worden gesteld om te parkeren, maar de laatste jaren is er geen natuurijs meer geweest.

Andere aandachtspunten zijn het fietsparkeren in de zomer en het vrachtwagen parkeren.

### Duurzame mobiliteit

Een aspect van duurzame mobiliteit is het steeds meer toenemende gebruik van elektrische auto's. In 2019 zijn er 21 openbare oplaadpunten beschikbaar binnen de gemeente Wijdmeren, (bron: Laadpalen beleidsnotitie). In 2020 is nieuw beleid ingezet, wat gaat resulteren in ca 100 laadpalen in de komende jaren. Figuur 5 geeft de stand van zaken in februari 2022.



Figuur 5: Oplaadpunten gemeente Wijdmeren 2022 (bron: oplaadpalen.nl).

Sinds omstreeks 1997 is in Nederland een begin gemaakt met de introductie van het fenomeen autodelen. In 2002 bedroeg het aantal deelauto's circa 800. Dit aantal is gestegen naar 16.617 deelauto's (waarvan 14.352 deelauto's voor particulieren en 2.265 zakelijke deelauto's) in 2015. Andere vormen van duurzame mobiliteit zijn het openbaar vervoer en de elektrische fiets, die op kortere afstanden een vervanging kan vormen voor een verplaatsing met de auto. In Wijdemeren komt het autodelen beperkt voor. Greenwheels, een van de grootste aanbieders op dit gebied, heeft op 1 locatie in de gemeente een auto staan (Natuurmonumenten aan Noordereinde). Wel zijn er enkele lokale initiatieven, waaronder het project Automaatje, waarbij vrijwillige chauffeurs mensen naar een afspraak brengen.

### Wegprofiel en afwatering

Als gevolg van de klimaatverandering zijn er vaker zware regenbuien, waarbij er in korte tijd lokaal zeer veel regen kan vallen. Afhankelijk van de keuze in het wegprofiel kan dit een bijdrage leveren aan het opvangen en verwerken van zware regenbuien. Dit valt onder een ander beleidsveld, waardoor de knelpunten en richtlijnen op dit gebied bij dat beleidsveld te vinden zijn.

### Sanering wegverkeersgeluid



Figuur 6: Geluidsbelasting wegverkeer etmaalperiode (Geluidskaart Wegverkeer, Goudappel Coffeng, 2012).

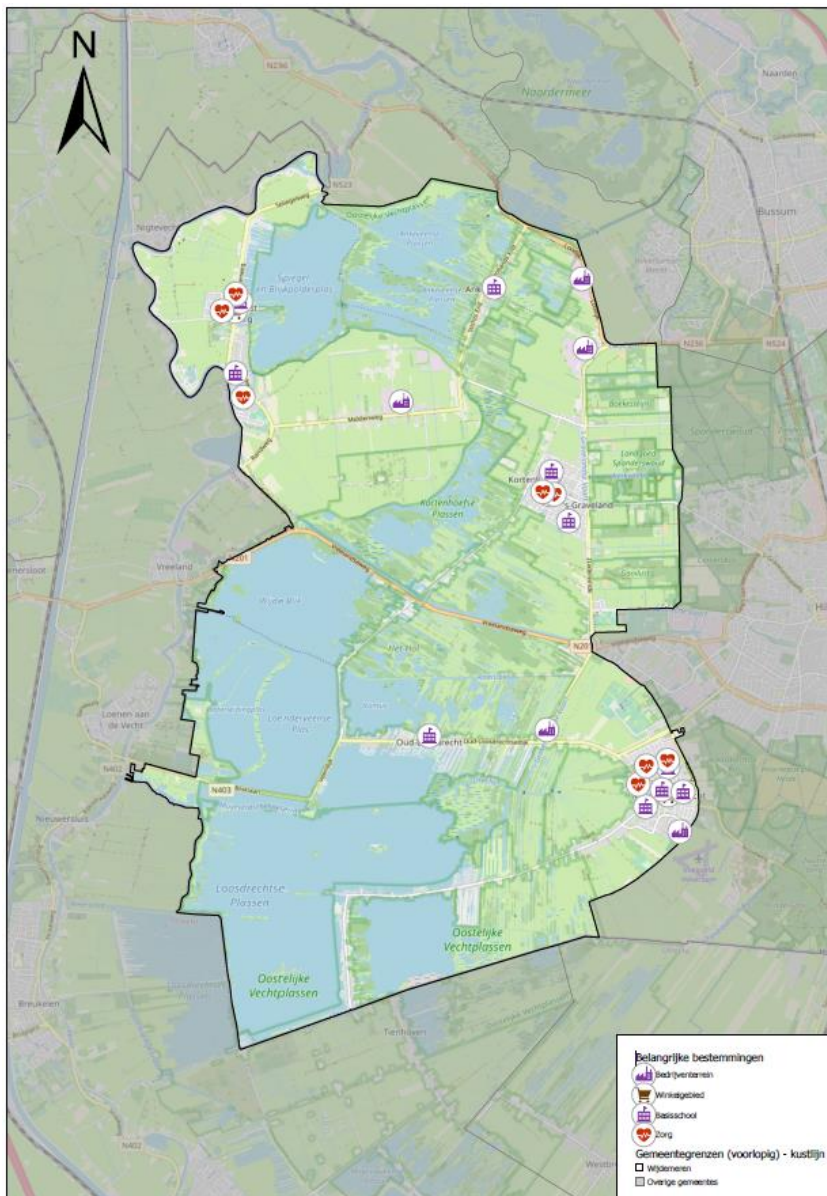
In 2012 is de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer in beeld gebracht. Dit overzicht is weergegeven in bovenstaande figuur. Vervolgens is nader gekeken naar de geluidsgevoelige

bestemmingen (zoals woningen). Hieruit bleek dat de geluidsgevoelige bestemmingen in de hoogste geluidsklasse (64 t/m 68 dB) aan het Noordereinde liggen.

In de Wet Geluidshinder is een saneringsplicht opgenomen voor situaties die, bij het van kracht worden van de wet in de jaren 1980, al een te hoge geluidbelasting ondervonden. De saneringsvoorraad in Wijdemeren is vastgelegd met een eindmelding, de zogenaamde B-lijst. De sanering kan bestaan uit maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld verkeersmaatregelen of een stiller wegdek), in de overdracht (schermen of wallen) of aan de woning (gevelisolatie). Voor de sanering is subsidie beschikbaar die naar verwachting 100% kostendekkend is.

### Belangrijkste bestemmingen voor verkeer

In Figuur 7 zijn de belangrijkste bestemmingen voor verkeer weergegeven. Het gaat om de winkelcentra, bedrijventerreinen, scholen, verzorgingstehuizen en huisartsen. Dit zijn de locaties die veel (gemotoriseerd) verkeer trekken en kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen en ouderen. Bij het maken van de wensnetwerken wordt er rekening mee gehouden dat deze locaties veilig bereikbaar zijn.



Figuur 7: Belangrijkste verkeerslocaties in de gemeente Wijdemeren.

## 2.2 Eerdere onderzoeken

In deze paragraaf zijn de conclusies van enkele studies over de verkeersproblematiek in de afgelopen jaren kort beschreven. Hiermee is in beeld gebracht welke oplossingsrichtingen al verkend zijn voor de verkeersproblematiek in Wijdmeren.

### Verkenning haalbaarheid randwegenstelsel (2014)

Om de regionale verkeersdruk op de lokale wegen in de gemeente Wijdmeren te laten afnemen, is een onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van een stelsel van randwegen binnen de gemeente. Een of meerdere randwegen moeten de ervaren verkeers- en leefbaarheidsknelpunten verminderen. Als belangrijkste knelpunten zijn binnen dit onderzoek de volgende wegen benoemd:

- Noordereinde en Zuidereinde door het ontbreken van een adequate noord-zuid verbinding
- Sluipverkeer in de kernen Oud- en Nieuw-Loosdrecht tijdens de spitsperiode door verkeer dat de N201 mijdt;
- De Tjalk als verbindingroute tussen de Nieuw-Loosdrechtsedijk en de Rading in relatie tot het woningbouwplan Ter Sype

In samenspraak met een klankbordgroep zijn twee kansrijke varianten (Figuur 8) onderzocht op haalbaarheid. 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. In de verkenning zijn enkele randvoorwaarden opgenomen om gericht de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op te pakken

- Regionale aanpak verkeersproblematiek
- Goede probleeminventarisatie als basis voor probleemaanpak
- Verkeer een prominente plaats bij ruimtelijke ontwikkelingen



Figuur 8: Globale ligging varianten.

### Evaluatie Vaartwegen (2014)

Omwonenden van Noordereinde, Zuidereinde, Emmaweg, Koninginneweg en de Cannenburgerweg in 's-Graveland ervaren overlast door verkeer. Deze klachten gaan over hoge verkeersdruk, hoge snelheid, een gevoel van onveiligheid en beperkte kwaliteit van woon- en leefklimaat. Uit de telcijfers bleek dat de hoeveelheid verkeer op deze wegen acceptabel is. De gereden snelheid op Noordereinde en Zuidereinde

ligt onder de snelheidslimiet, maar op Emmaweg, Koninginneweg en de Cannenburgerweg wordt de limiet wel overschreden. Om deze problematiek te verminderen zijn in 2013 als proef verkeersremmende maatregelen (bloembakken) op Noordereinde, Koninginneweg en Cannenburgerweg toegepast. Uit de proef bleek dat de hoeveelheid verkeer en gereden snelheid weliswaar afnam, maar minder dan vooraf gedacht en dat er geen draagvlak was voor obstakels op de rijbaan. Voor het Noordereinde en Zuidereinde is vervolgens geadviseerd om beide wegen te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur). Als het vanuit leefbaarheid wenselijk wordt gevonden de snelheid te verlagen, dan is vooral draagvlak voor een inrichting zonder obstakels op de rijbaan. De Emmaweg, Koninginneweg en de Cannenburgerweg kunnen het beste als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom worden gecategoriseerd (30 km/uur). Het is wenselijk deze wegen zo in te richten dat de snelheid beperkt wordt en de plaats van langzaam verkeer op de rijbaan geaccentueerd wordt. Bij het uitwerken van de maatregelen is het belangrijk rekening te houden met de doorgang voor landbouw- en vrachtverkeer.

### **Parkeeronderzoek Lindeplein en omgeving, Loosdrecht (2018)**

In het onderzoek is de huidige parkeercapaciteit met de toekomstige parkeernorm (op basis van CROW kencijfers) vergeleken. Hieruit bleek dat met name op het Lindeplein een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat nadat de nieuwbouw gerealiseerd is en de weekmarkt is uitgebreid. Ook in de Beukenlaan is sprake van een tekort aan parkeerplaatsen, maar in de overige onderzochte straten is restcapaciteit beschikbaar.

### **Zuidsingel fase 8 (2020)**

In het kader van een woningbouwontwikkeling in Kortenhoef is er een onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid- en afwikkeling op de het kruispunt Smidsbrug. Hieruit blijkt dat een voorrangskruispunt met bypass veiliger is dan de huidige VRI op de kruising Leeuwenlaan/Noordereinde/Zuidereinde, aangezien rood licht negatie wordt tegengegaan en onveilig gedrag niet meer zal voorkomen door een beter doostroming. De oversteekbaarheid van de Leeuwenlaan en Kerklaan in combinatie met de snelheid op de Leeuwenlaan en Emmaweg dient blijvend gemonitord te worden op het kruispunt Leeuwenlaan/Noordereinde/ Zuidereinde en het kruispunt Kerklaan/Emmaweg/Koninginneweg om de verkeersveiligheid te waarborgen. Na een haalbaarheidsonderzoek en een bewonersavond in 2021 is er nog geen besluit genomen over de voorkeursoplossing van het kruispunt Smidsbrug. Ondertussen heeft de provincie Noord Holland besloten om de woningbouwontwikkeling Zuidsingel fase 8 stop te zetten. In het mobiliteitsplan blijft het kruispunt Smidsbrug een knelpunt en is de maatregel om het knelpunt op te lossen onderdeel van het uitvoeringsprogramma.

### **Veilig naar school**

De schoolomgevingen in Wijdmeren zijn veilig. Ondertussen blijft de gemeente kijken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verhogen. Zo wordt er gezorgd voor een herkenbare inrichting van schoolomgevingen. Dit wordt in samenwerking met de scholen en bewoners gedaan.

### **Parkeeronderzoek Kortenhoef (2012)**

Voor de herinrichting van Munniksveen is een parkeeronderzoek naar de huidige parkeerdruk uitgevoerd. Hieruit bleek dat de parkeerdruk in het totale gebied met een bezetting van 95% van de parkeerplaatsen nog net voldoet, maar dat in bepaalde deelgebieden de bezetting boven de 100% uitkomt. Bij de herinrichting kan aandacht worden besteed aan een optimalere verdeling van parkeerplaatsen in de wijk, maar dit is niet noodzakelijk.

### **Discussienota parkeerproblematiek Oud-Loosdrecht (2001)**

In Oud-Loosdrecht is in de zomer sprake van een parkeerprobleem. Er zijn dan diverse type parkeerders die elkaar soms in de weg zitten. Het gaat om bewoners en bezoekers, kortparkeerders, dagjesmensen en vaste gasten. In de discussienota zijn diverse mogelijkheden in beeld gebracht waarop deze

problematiek kan worden aangepakt en wat daarvan de consequenties zijn. Daarnaast is ook beschreven wat de effecten zijn als er geen maatregelen worden genomen.

## 2.3 Verkeersveiligheid

### Ongevallen

Cijfermatig blijkt dat de gemeente Wijdmeren objectief verkeersveilig is. Het aantal geregistreerde slachtofferongevallen is beperkt en er zijn geen locaties met relatief veel slachtoffers of ongevallen op één locatie (hotspots). Verkeersveiligheid is afhankelijk van de aspecten mens, voertuig en omgeving. Door deze aspecten in balans met elkaar te brengen, kan de verkeersveiligheid verbeterd worden. Zo kan bijvoorbeeld een vergevingsgezinde weginrichting worden toegepast (omgeving), waardoor bijvoorbeeld een stuurfout (mens) op een fiets of e-bike met goede remmen (voertuig) niet direct afgestraft wordt en leidt tot een ongeval.

Gebaseerd op de database van ViaStat hebben er in de periode 2014-2018 in de gehele gemeente Wijdmeren 294 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden. In deze vier jaar waren er:

- 1 dodelijk ongeval<sup>2</sup>
- 70 letselongevallen
- 223 ongevallen met Uitsluitend Materiële Schade (UMS)

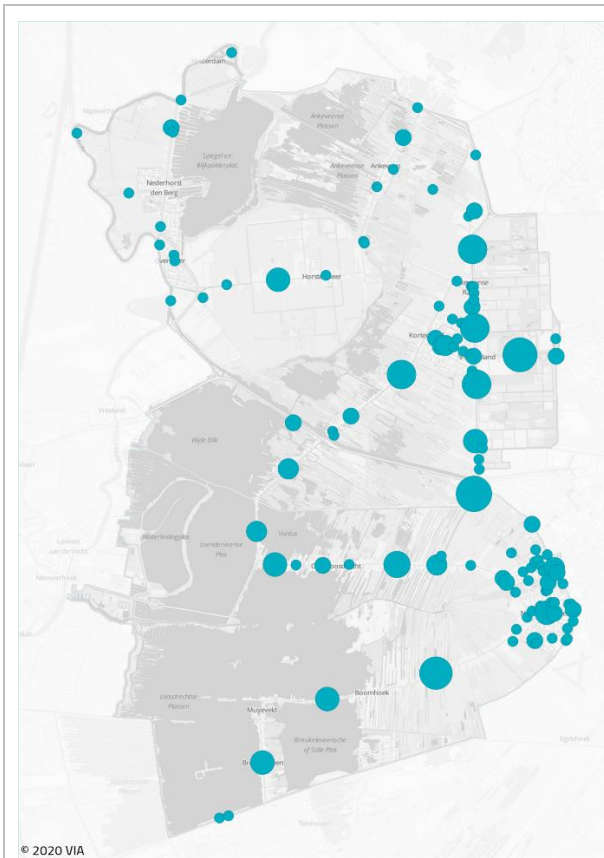
Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met de onderregistratie van ongevallen. Niet elk ongeval wordt op een correcte manier gedocumenteerd en er zijn vele ongevallen welke nooit gemeld worden. Dit gaat met name op voor ongevallen met uitsluitend materiële schade en voor éézijdige ongevallen (ongevallen met maar één betrokkene).

Figuur 9 toont waar alle ongevallen hebben plaatsgevonden, de grootte van de cirkels geeft het aantal ongevallen weer. Figuur 10 toont dezelfde informatie, maar dan alleen de ongevallen waarbij er sprake was van slachtoffers (dus zonder UMS-ongevallen). Op basis van deze kaarten is duidelijk af te leiden dat het merendeel van de ongevallen in de kernen en op doorgaande routes plaatsvinden. Met name de UMS-ongevallen vinden in kernen plaats, ongevallen met slachtoffers vinden vooral plaats langs doorgaande routes en kruispunten.

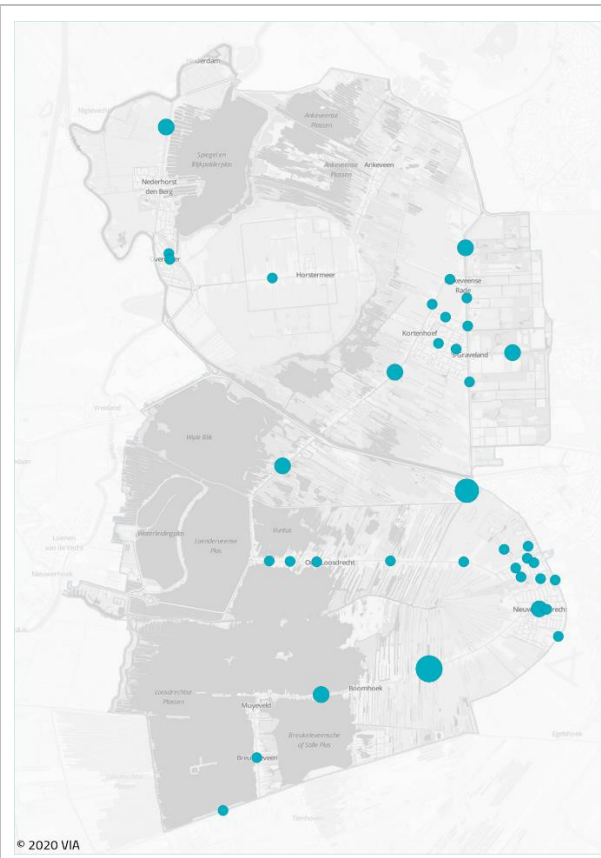
Figuur 11 toont het aantal verkeersslachtoffers uitgesplitst naar kwartalen. Hieruit is geen duidelijke trend uit op te maken, wel lijkt het erop dat de meeste slachtoffers in Q3 en Q4 van een gegeven jaar vallen. In Figuur 12 staan de slachtoffers weergegeven, uitgesplitst naar leeftijd. Hoewel de grafiek suggereert dat jongeren en senioren vaker in de statistieken voorkomen, blijven de aantallen te laag om daar harde uitspraken over te kunnen doen. Figuur 13 toont dat de verkeersveiligheid van fietsers en bromfietsers eruit springen qua aandeel in de slachtofferaantallen. Wel zien we bij nadere analyse dat de jongeren met name op bromfietsen gewond raken en senioren (vanaf 50 jaar) met name op de (elektrische) fiets. Op de derde plaats komen automobilisten, een groep die ook voornamelijk uit 50-plussers bestaat. ViaStat toont ook het aantal slachtoffers naar weekdag en uur, maar hier blijkt niet heel duidelijk uit dat ongevallen op een specifiek moment plaatsvinden.

---

<sup>2</sup> Eén 19-jarige, 1<sup>e</sup> kwartaal 2016.

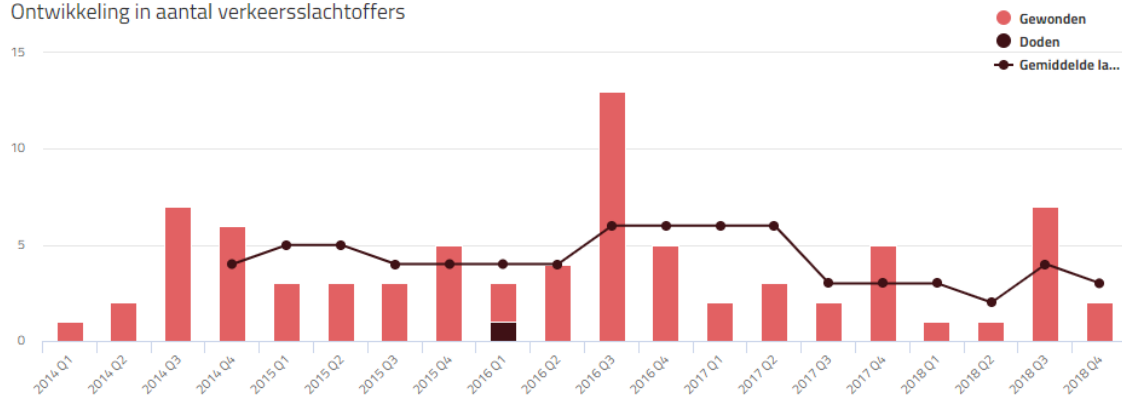


Figuur 9: Aantal & locatie van ongevallen (bron: ViaStat).



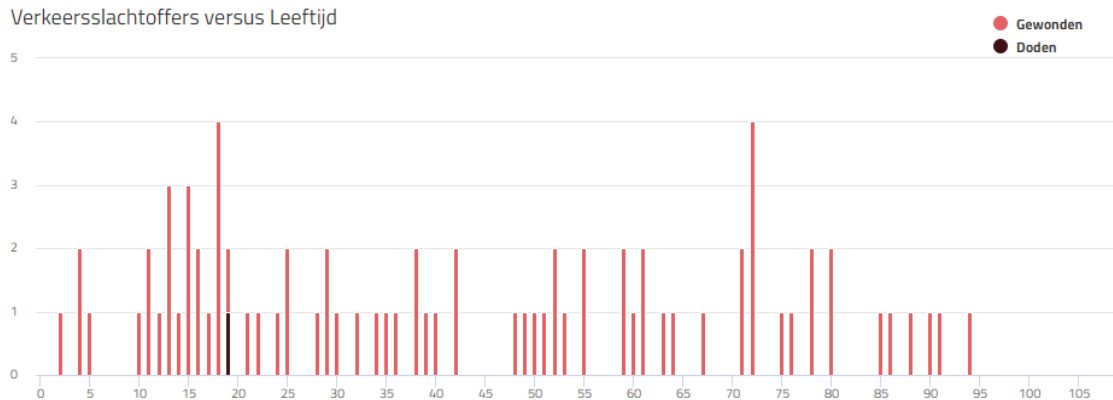
Figuur 10: Aantal & locatie van ongevallen, excl. UMS ongevallen (bron: ViaStat).

### Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers

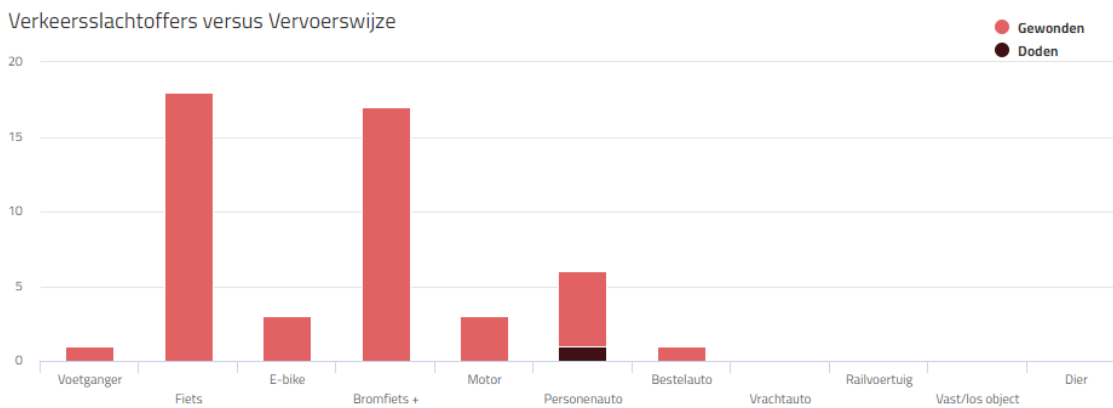


Figuur 11: Verkeersslachtoffers in gemeente Wijdmeren, 2014-2018, gegevens van ViaStat.





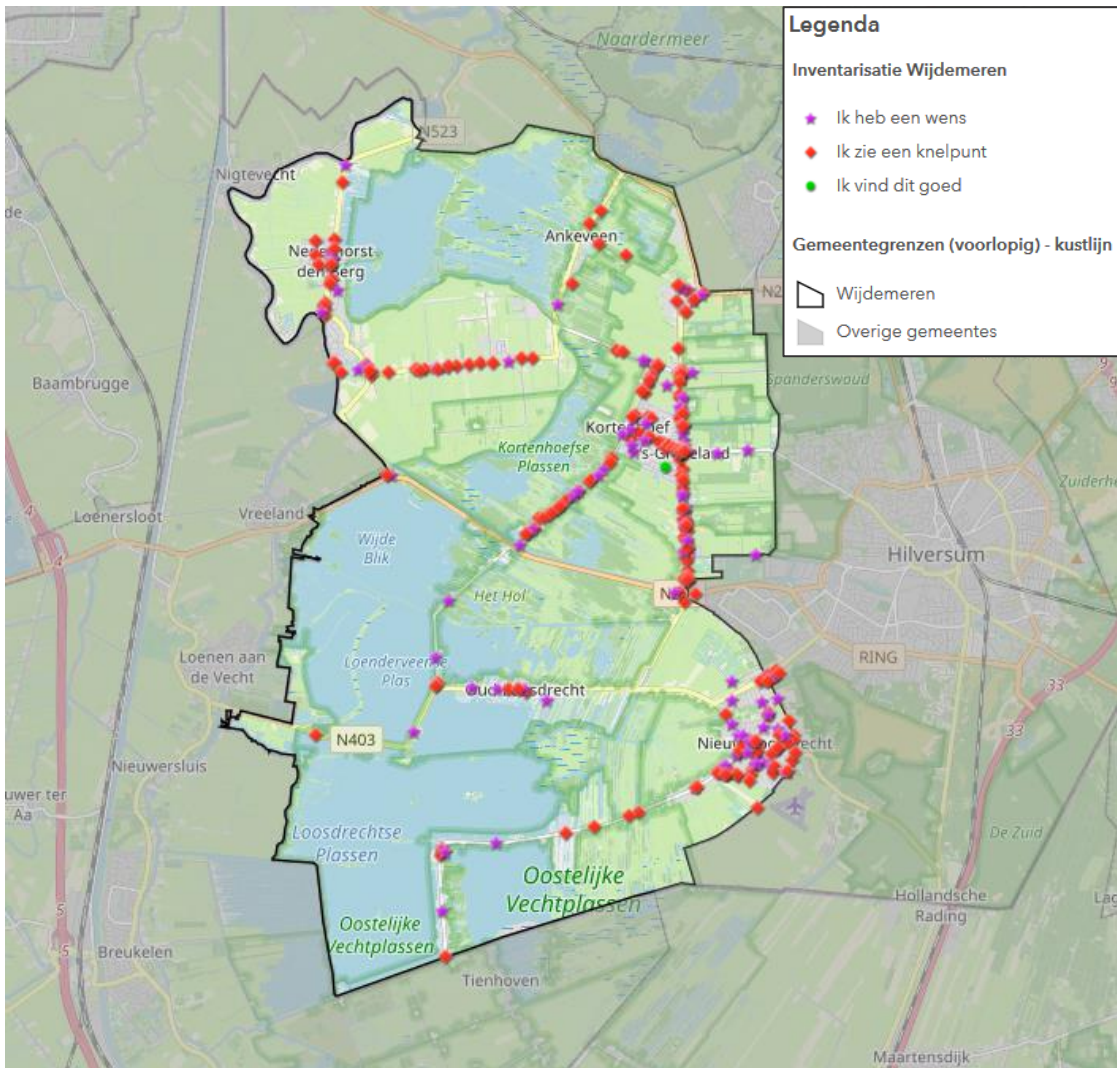
Figuur 12: Verkeersslachtoffers naar leeftijd, 2014-2018, gegevens van ViaStat.



Figuur 13: Verkeersslachtoffers naar modaliteit, 2014-2018, gegevens van ViaStat.

Het aantal geregistreerde slachtofferongevallen is beperkt en er zijn geen concentraties met slachtoffers en ongevallen. Echter blijkt uit de reacties in het burgerpanel en op de online enquête (beschreven in paragraaf 2.5) dat veel bewoners het verkeer subjectief onveilig ervaren. Dit komt onder andere door de ervaren hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

In Figuur 14 zijn de reacties van de bewoners in de online inventarisatie voor het thema verkeersveiligheid weergegeven. Bij dit thema springen de kruispunten van het Noordereinde/ Zuidereinde met de Kerklaan en Herenweg eruit als knelpunt. Veel respondenten vinden deze locatie onveilig en met name voor fietsers een knelpunt. Daarnaast zijn de Nieuw-Loosdrechtsedijk en de Kortenhoefsedijk, benoemd als knelpunt. Fietsers voelen zich op deze wegen niet altijd veilig door het aanwezige (vracht)verkeer. Daarnaast is ook regelmatig de wens ingevuld om bepaalde locaties verkeersveiliger te maken, bijvoorbeeld bij schoolomgevingen.



Figuur 14: Thema verkeersveiligheid - reacties bewoners (Bron: online inventarisatie, 2020).

### Landelijke trends met invloed op verkeersveiligheid

Momenteel wordt er een omslag gemaakt in verkeersveiligheid. Waar het ongevalsbeleid eerder vooral reactief was, op basis van geregistreerde ongevallen, wordt nu gezocht naar de locaties waar de kans op een ongeval groot is. Voor deze risicogestuurde aanpak dient elke wegbeheerder een risico analyse uit te voeren die opgenomen wordt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Het slachtofferrisico is het grootst op locaties waar relatief veel gemotoriseerd verkeer langzaam verkeer kruist en locaties waar relatief veel kwetsbare verkeersgebruikers rijden (fietsers, voetgangers, ouderen, schoolkinderen). Waar kwetsbare verkeersdeelnemers gemotoriseerd verkeer kruisen is de afloop vaak ernstiger dan op locaties waar verkeersdeelnemers elkaar in de langsrichting tegenkomen. Op basis hiervan zijn de volgende locaties een aandachtspunt:

- Schoolomgevingen (zie Figuur 7)
- Zorglocaties (zie Figuur 7)
- Winkelcentra (zie Figuur 7)
- Lintwegen (Kortenhoefsedijk, Emmaweg/ Koninginneweg/ Cannenburgerweg, Nieuw-Loosdrechtsedijk)

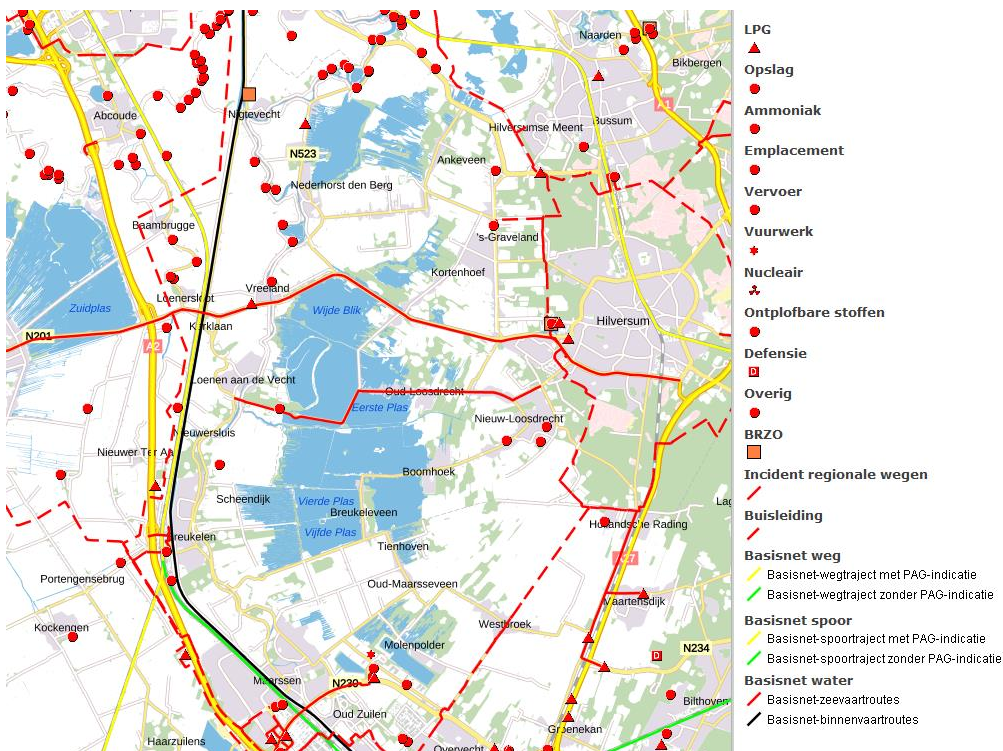
De elektrische fiets of e-bike wint al jaren aan positie. Het stoffige imago van de e-bike is afgeschud, waardoor deze tegenwoordig ook door forenzen en middelbare schooljeugd gebruikt wordt. De snelheden die gehaald worden met de e-bike zijn hoger dan met een normale fiets. De gevolgen van ongevallen zijn dan ook groter. Daarnaast neemt het gebruik van de e-bike onder jongeren ook steeds meer toe.

Ondanks een wettelijk verbod is in de afgelopen jaren het gebruik van de smartphone in het verkeer (met name tijdens het fietsen) toegenomen. Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Cijfers hierover zijn nog niet beschikbaar, evenals de verdeling tussen ouderen en jongeren en de precieze gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid. Weinig mensen geven na een ongeval eerlijk toe dat ze afgeleid waren door hun smartphone.

Educatie en communicatie zijn belangrijke middelen om gebruikers bewust te maken van de risico's van gebruik van de e-bike en smartphone in het verkeer.

### Externe veiligheid

De provincie Noord-Holland heeft alle provinciale wegen vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De gemeente Wijdmeren 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. In de gemeente Wijdmeren zijn enkele risicolocaties met het oog op externe veiligheid. Het gaat daarbij om opslaglocaties in Nieuw-Loosdrecht, 's-Graveland en bij Ankeveen. Daarnaast zijn er enkele risicolocaties bij de gemeentegrens met Hilversum. 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. Een overzicht is weergegeven in Figuur 15.

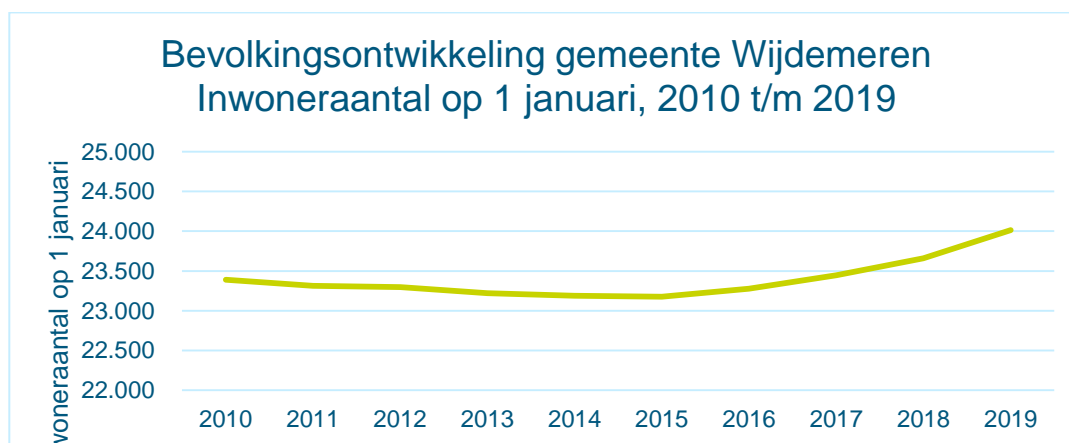


Figuur 15: Externe veiligheid gemeente Wijdmeren (april 2020, bron: <https://www.risicokaart.nl/home>).

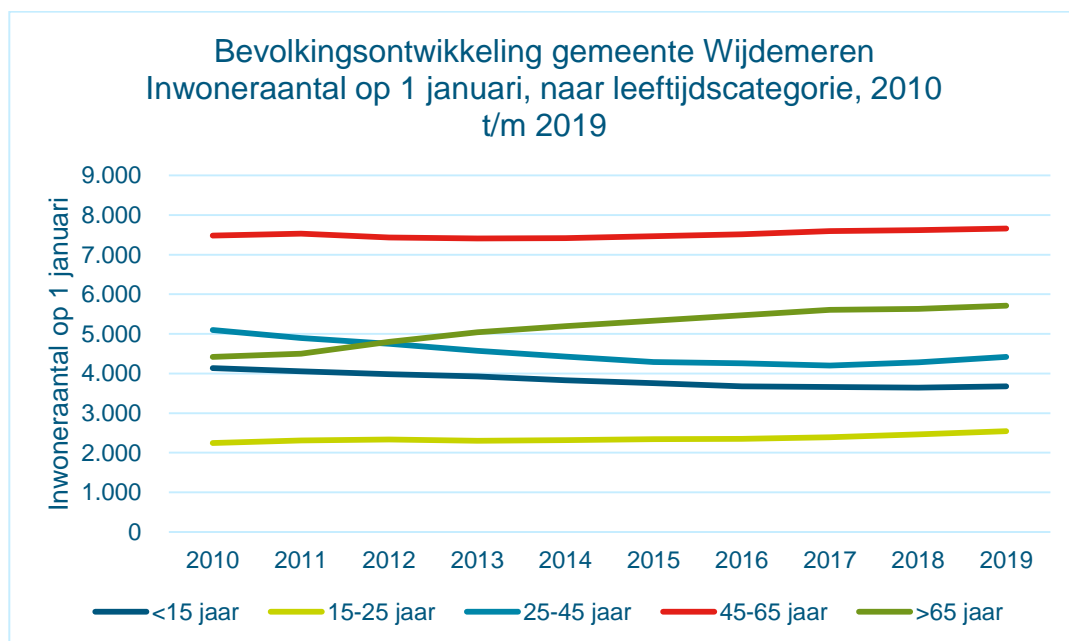
## 2.4 Demografie

De gemeente Wijdmeren is na een voorzichtige daling tussen 2010-2015 weer gaan groeien qua inwoneraantal sinds 2016 (zie Figuur 16). Op 1 januari 2019 zijn er volgens de statistieken van het CBS 24.013 inwoners in de gemeente. De gemeente is aan het vergrijzen (zie Figuur 17). Het aantal kinderen (<15jr) daalt al 10 jaar op rij. Dat geldt ook voor het aantal jongvolwassenen (25-45jr). De oudere inwoners (>65jr) groeien in aantallen al 10 jaar op rij. De leeftijdsgroepen 15-25jr en 45-65jr zijn redelijk stabiel gebleven. Vergeleken met de leeftijdsopbouw van provincie Noord-Holland en de leeftijdsopbouw van heel Nederland heeft Wijdmeren een relatief oudere bevolking, waarin het aandeel van de oudere inwoners (>65jr) hoog is (zie Figuur 18).

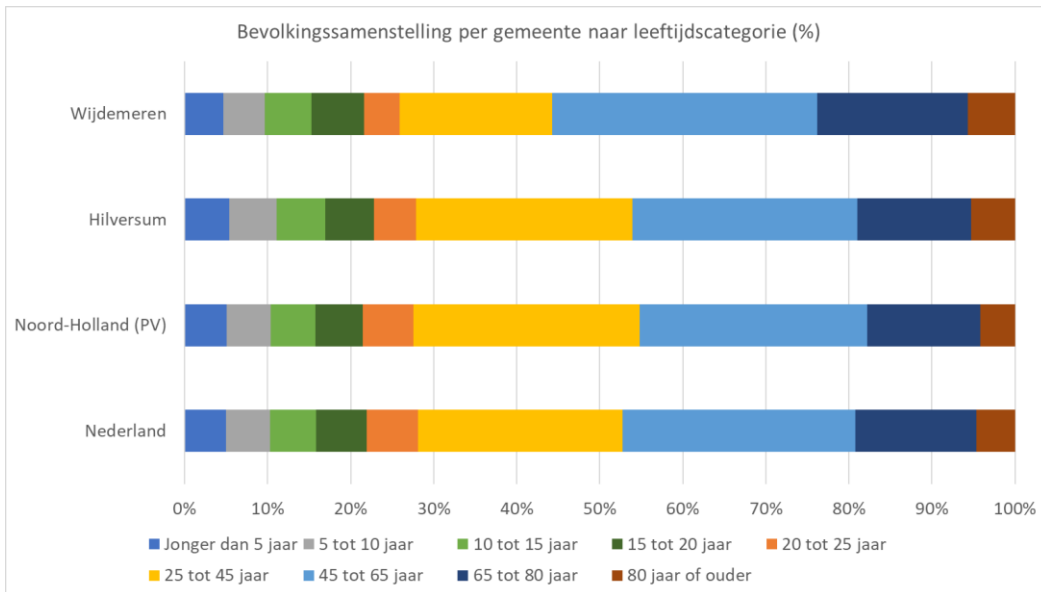
Voor de langere termijn betekent deze ontwikkeling dat de gemeente nog verder zal blijven vergrijzen, aangezien de aanwas vanuit jongere generaties daalt. De oudere inwoners zijn voor de gemeente daarom een belangrijke doelgroep bij het mobiliteitsbeleid.



Figuur 16: Inwoneraantal op 1 januari, 2010-2019 (bron: CBS).



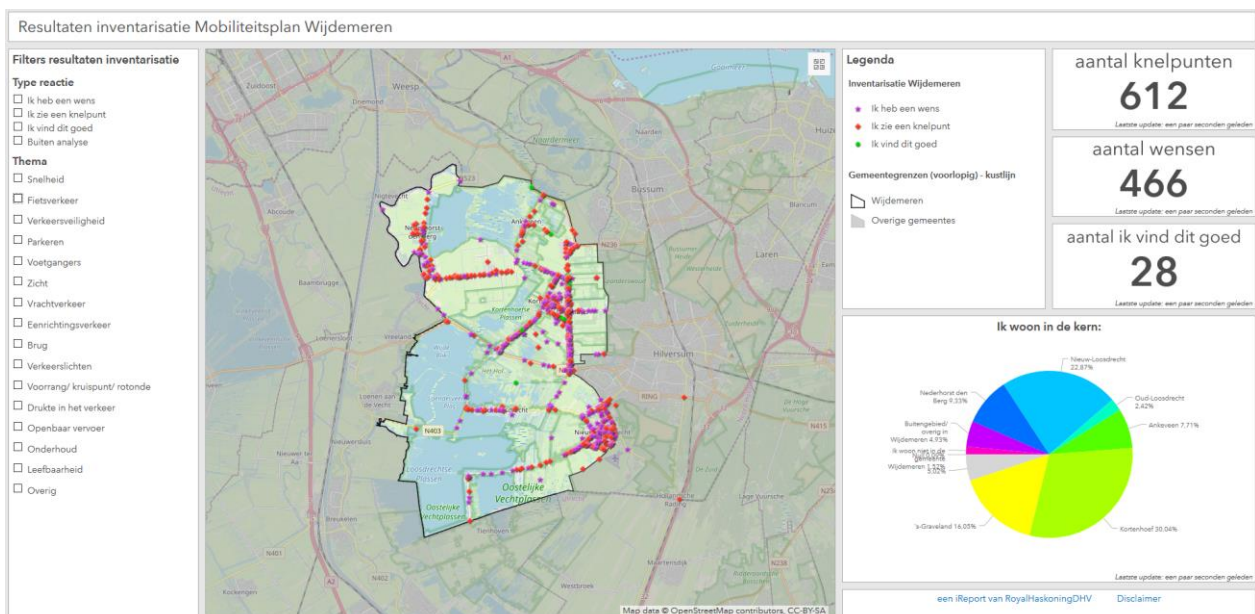
Figuur 17: Inwoneraantal naar leeftijd, op 1 januari, 2010-2019 (bron: CBS).



Figuur 18: Vergelijking leeftijdsopbouw in 2019 (bron: CBS).

## 2.5 Resultaten inventarisatie enquête

In januari 2020 is een online inventarisatie gehouden waarin inwoners van de gemeente Wijdemeren hun wensen en knelpunten en complimenten op het gebied van verkeer konden invullen. In totaal zijn er 1.106 reacties geleverd, waarvan het overgrote deel door bewoners van de gemeente. Een reactie kan aan meerdere thema's zijn gekoppeld. Een uitgebreide weergave van de reacties per thema is opgenomen in bijlage 2.



Figuur 19: Dashboard resultaten inventarisatie wensen en knelpunten (online beschikbaar).

Aan de hand van het dashboard (Figuur 19) zijn de reacties geanalyseerd. De meest genoemde thema's binnen de enquête zijn snelheid (406 reacties), fietsverkeer (380 reacties) en verkeersveiligheid (373 reacties). De wegen die eruit springen qua aantal reacties zijn:

- Zuidereinde/ Noordereinde & Emmaweg/ Koninginneweg
- Kortenhoefsedijk
- Middenweg (bij Horstermeer)

Voor de wegen Zuidereinde/ Noordereinde & Emmaweg/ Koninginneweg en Kortenhoefsedijk lopen al onderzoeken om de inrichting te verbeteren.

Binnen de kernen zijn de meeste reacties op doorgaande routes. Dit zijn wegen met een verkeersfunctie. In de reacties zijn er veel klachten over te hoge snelheid door het gemotoriseerd verkeer. Mede hierdoor ontstaat er onveiligheid voor fietsers. Leefbaarheidsknelpunten worden genoemd op locaties waar de hoeveelheid verkeer geluidsoverlast veroorzaakt. Daarnaast zijn er reacties achtergelaten over fiets- en voetpaden die onderhoud nodig hebben en dat er onveilige situaties door parkeren op de weg/ trottoir ontstaan. Er zijn weinig klachten over doorstroming, alleen rondom de Smidsbrug speelt dit.

## 2.6 Conclusie huidige situatie

Uit de analyses van de huidige verkeerssituatie, eerdere onderzoeken, verkeersveiligheid, demografie en resultaten van de online inventarisatie kunnen een aantal conclusies worden getrokken voor de gemeente Wijdereen betreffende de huidige verkeers- en vervoerssituatie.

- Er zijn 'grijze' wegen in de gemeente. Deze wegen zijn niet vormgegeven conform essentiële wegkenmerken van Duurzaam Veilig. Daarmee zijn functie, vorm en gebruik niet in balans. Dit heeft gevolgen voor het weggebruik. Er wordt met name op 30km/u wegen harder gereden dan toegestaan. Dit blijkt ook uit de online enquête. Hierin zijn relatief veel knelpunten aangedragen over de leefbaarheid en de veiligheid van de lintwegen (Kortenhoefsedijk, Emmaweg, Koninginneweg, Nieuw-Loosdrechtsedijk). Deze wegen hebben zowel een verblijfsfunctie (voor de omwonenden) als een verkeersfunctie voor doorgaand verkeer en geen vrijliggende fietspaden.
- Het verkeersveiligheidsrisico in de gemeente is het grootst op de locaties waar relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers het gemotoriseerde verkeer kruisen. Het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers is beperkt, maar vanuit slachtofferrisico en online inventarisatie blijkt hier een verkeersveiligheidsknelpunt. Het betreft lintwegen (Kortenhoefsedijk, Emmaweg, Koninginneweg, Nieuw-Loosdrechtsedijk) en locaties waar kwetsbare verkeersdeelnemer kruisen met gemotoriseerd verkeer (schoolomgevingen, winkelcentra, zorgvoorzieningen).
- De demografische ontwikkeling van de bevolking in de gemeente laat zien dat het aandeel ouderen (vergrijzing) binnen de gemeente verder zal toenemen. Dit heeft impact op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid, want het ongevallenrisico op de locaties waar kwetsbare verkeersdeelnemers het gemotoriseerd verkeer kruisen (bijvoorbeeld bij winkelcentra, zorglocaties) verdient daardoor extra aandacht. Het is een uitdaging om deze locaties verkeersveilig en toegankelijk te houden.
- Er zijn op het gebied van doorstroming van het verkeer binnen de gemeente vrijwel geen knelpunten. Met uitzondering van de Smidsbrug is er nergens veel kans op oponthoud.
- Het openbaar vervoer in de gemeente Wijdereen is beperkt qua lijnvoering en dienstregelingsuren. Het regelen van de 'first en last mile' is een belangrijk aandachtspunt. Aandacht voor de fietsvoorzieningen en aanvullend vraagafhankelijk vervoer is hierbij cruciaal. Dit betekent met name op de routes van/naar de belangrijkste OV knooppunten (Nieuw-Loosrecht, Kortenhoef, Nederhorst den Berg en Oud-Loosrecht) extra prioriteit voor mogelijke knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en fietscomfort.

### 3 Beleidskaders

In het kader van beleid en ontwikkelingen in en rondom de gemeente Wijdemeren zijn de vigerende beleidsplannen doorgenomen. Uit deze plannen zijn de relevante stukken opgenomen in onderstaande paragrafen. Hierbij wordt eerst het nationale beleid genoemd en vervolgens wordt ingezoomd op regionale en lokale beleidskaders en ontwikkelingen. Deze kaders worden gebruikt bij het vaststellen van de ambities en doelstellingen voor het Mobiliteitsplan Wijdemeren.

#### 3.1 Nationale beleidskaders

##### **Nota Mobiliteit (2004)**

Het nationale verkeer- en vervoersbeleid is vastgelegd in de Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM 2004), waarin de doelen en kaders voor het verkeer- en vervoersbeleid tot 2020 worden beschreven. Het gaat er vanuit dat mobiliteit, zowel van personen als van goederen, een voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Het landelijk beleid is niet meer per definitie gericht op het tegengaan van de groei van de automobilititeit, maar eerder op het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven. Het hoofddoel is het verbeteren van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het Rijk propageert en stimuleert daarom het selectief aanbieden van verschillende soorten bereikbaarheid, afhankelijk van behoefte, plaats en tijd. De verantwoordelijkheid, de middelen en de bevoegdheden voor dit beleid worden op een steeds decentraler niveau neergelegd. Dat geldt zowel voor de aanleg van infrastructuur en het openbaar vervoer als ook voor bijvoorbeeld een regionaal afgestemd parkeer- en fietsbeleid.

##### **Veilig van deur tot deur (2018)**

Het nationale verkeersveiligheidsbeleid is vastgesteld in het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid (SPV). Verkeersveiligheid is van groot maatschappelijk belang. Het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers blijft echter toenemen en de daling van het aantal verkeersdoden stagneert. Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Alleen door samen te werken kan de veiligheid in het verkeer worden verbeterd, waarbij eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis een bijdrage levert. Een belangrijk verschil ten opzichte van het voorgaande beleid is dat er wordt overgestapt van een reactieve aanpak (op basis van geregistreerde ongevallen) naar een proactieve aanpak (op basis van risico's).

##### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)**

In 2012 is de nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In deze Structuurvisie wordt ingezet op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren. De gemeente valt binnen de Noordvleugel van de Randstad. De meest relevante ontwikkeling is het mogelijk maken van de drievoudige schaa sprong in het gebied Amsterdam – Almere – Markermeer (woningbouw, infrastructuur en groen/blauw), samen met betrokken overheden (RRAAM).

##### **De nieuwe omgevingswet (ingangsdatum 1 januari 2023)**

De omgevingswet heeft enige gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere burgers te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de burger aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming. De nieuwe omgevingswet is toe te passen op onder andere de mogelijk toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet 1 januari 2023 (de invoering van de wet is inmiddels 5x uitgesteld), maar ook daarvoor kan de gemeente ervoor kiezen om de burger meer te laten participeren in projecten.

### **Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (2019)**

Met de Nationale Omgevingsvisie (de NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst (2050) en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De Ontwerp NOVI is inmiddels gereed. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Voor mobiliteit zijn de volgende drie nationale belangen geformuleerd, waarvoor de specifieke opgaven en bijbehorende Rijksrol is aangegeven:

- Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
- In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit
- Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.

Ook is een vertaling gemaakt van de prioriteiten naar beleidskeuzes, waarbij op het gebied van mobiliteit met name wordt ingezet op een systeemsprong in het OV in grote steden, vervoerhubs aan de rand van steden en regio's, inzet van smart Mobility-oplossingen en gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's.

### **MIRT Overzicht 2020 (2019)**

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport wordt jaarlijks geactualiseerd. Hierin staan de nationaal aangestuurde programma's en projecten, onderscheiden in programma's, verkenningen, onderzoek, planuitwerking en realisatieprojecten. In het geactualiseerde MIRT overzicht voor 2020 staan géén projecten of programma's die direct relevantie hebben met de infrastructuur of mobiliteit in Wijdemeren.

### **Contouren Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 (2019)**

Dit document schetst het landelijk toekomstbeeld en beleid op het gebied van OV. Gegeven de grote en urgente groei van de vervoersvraag zijn door alle betrokken partijen (Rijk, regio's, vervoerders en ProRail) een gemeenschappelijke visie, ambitie en doelen geformuleerd. Gericht wordt op een drietal pijlers: focus op de kracht van het OV, drempelloos van deur-tot-deur en veilig, duurzaam en efficiënt OV. Deze pijlers zijn nader uitgewerkt in principes en acties, zoals het verder ontwikkelen van een regionale HOV-strategie.

### **Stikstofproblematiek (2020)**

In verband met de stikstofproblematiek mag er in Nederland op de autosnelwegen tussen 06.00 uur en 19.00 uur niet harder dan 100 km/uur worden gereden. Dit betekent dat het onderliggend wegennet in vergelijking met het hoofdwegennet aantrekkelijker wordt met als gevolg dat de provinciale wegen in de gemeente Wijdemeren drukker kunnen worden. Vanwege de coronacrisis is het effect van deze voorlopig tijdelijke maatregel overigens nog niet meetbaar.

### **Vrachtwagenheffing (2020)**

Het kabinet werkt aan een zo snel mogelijke invoering van een vrachtwagenheffing in Nederland. Nederlandse en buitenlandse vrachtwagenchauffeurs betalen deze heffing voor het gebruik van de Nederlandse wegen. Het beleidskader gaat uit van een heffing op de autosnelwegen en die wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zal vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. Hierdoor gaat er mogelijk meer vrachtverkeer op de N201 rijden (als daar geen heffing is)



of sluipen over de gemeentelijke wegen. Het gaat hier om voorgenomen beleid, waardoor deze tekst geactualiseerd kan worden in een latere versie van het rapport.

#### **Klimaatakkoord en Klimaatwet**

In het Klimaatakkoord zijn doelstellingen afgesproken over het verminderen van autokilometers en het verduurzamen van mobiliteit. In den brede wordt op deze onderwerpen in het Mobiliteitsplan wel ingegaan, maar meer als trends, dan dat hier expliciet wordt ingezet op slimmere en schonere mobiliteit in de gemeente. Daarnaast speelt hier ook mee dat de uitstoot van stikstof door verkeer verlaagd moet worden.

### **3.2 Provinciaal beleid**

#### **Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018)**

In November 2018 is de provinciale Omgevingsvisie (POVI) voor de provincie Noord-Holland door PS vastgesteld. Hierin staat visie om richting 2050 om vanuit de bestaande kwaliteiten en de kansen die veranderingen met zich meebrengen, een richting uit te zetten om houvast te bieden naar die onzekere toekomst. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Deze is nader uitgewerkt in een vijftal samenhangende bewegingen, die laten zien hoe de provincie wil omgaan met voorliggende opgaven. In de beweging “Sterke kernen, sterke regio’s” wordt het verstaan van de regionale netwerken benadrukt, zoals de Gooi en Vechtstreek er één is, waar het op peil houden van de bereikbaarheid één van de pijlers is om deze regio’s vitaal en krachtig te houden.

#### **Netwerkvisie 2020 Provincie Noord-Holland (2016)**

De Netwerkvisie is een basisdocument voor het managen van de belangrijkste wegen in Noord-Holland en daarmee met name een beleidskader op tactisch niveau. De regelstrategie voor het totale wegennet is hierin vastgelegd, met daaraan gekoppeld streefwaarden voor de doorstroming. In deze regelstrategie zijn specifiek voor de Wijdemeren het (deel)traject N201 en N236 met prioriteit 3 opgenomen. Bijbehorende streefwaarden zijn 50 respectievelijk 35 km/uur als minimaal acceptabele gemiddelde snelheden voor de spitsperiodes. Ook de prioritering van (hoogwaardig) openbaar vervoer is in deze Netwerkvisie vastgelegd.

#### **Regionaal communicatieplan verkeersveiligheid Noord-Holland (2020)**

Het communicatieplan dient als basis voor samenwerking op het gebied van communicatie over verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland. Het wordt één keer per jaar opgesteld, maar regelmatig bijgesteld op basis van doorlopende input. Aan de hand van het plan is samengevat document gemaakt, waarin alle hoofdpunten en communicatie-acties staan op het gebied van verkeersveiligheid.

#### **Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland (2020)**

In Noord-Holland en Flevoland wordt met een menukaart ingezet op een transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem dat doelen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid verenigt, waarbij de focus ligt op CO<sub>2</sub>-reductie in Noord-Holland en Flevoland, met regionale samenhang en gezamenlijke uitvoeringskracht. Aangezien er verschil is in de snelheid waarin de regionale partners deze doelstelling willen halen, wordt een minimumdoel en een streefdoel gehanteerd. Via vijf verschillende programmalijnen wordt er gewerkt aan het verlagen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

#### **Mobiliteitsvisie 2014-2028 Provincie Utrecht (2014)**

Alhoewel Wijdemeren onderdeel uitmaakt van de provincie Noord-Holland, is gezien de ligging van de gemeente ook de provinciale context van Utrecht relevant, onder andere vanwege de gedeelde openbaar vervoer concessie. Deze Mobiliteitsvisie zet in op drie pijlers: verbinden van de netwerken, versterken van de netwerken en verbinden van vraag en aanbod. Voor het autowegennet zijn geen nieuwe provinciale

wegen voorzien, maar wordt ingezet op het beter benutten van infrastructuur en goede doorstroming op de aansluitingen met het rijkswegennet. Voor openbaar vervoer wordt ingezet op een verbetering doordat het vraaggericht ingericht wordt, en betrouwbaar en betaalbaar is. Voor fiets is een Actieplan opgesteld, dat zich onder meer richt op aanleg van nieuwe verbindingen, hiaten in interlokale hoofd fietsroutes, Voor al deze netwerken zijn provinciegrenzen niet leidend. De visie is nader uitgewerkt in een Mobiliteitsprogramma 2019-2023.

### **Regionaal OV Ambitiebeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland (2016)**

Als input voor het landelijke OV Toekomstbeeld 2040 (zie hiervoor) hebben de landsdelen een eigen regionale OV toekomstbeeld ontwikkeld. In opdracht van het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBMA) is dit voor het gehele grondgebied van de provincies Noord-Holland en Flevoland gedaan. Daarin zijn twee netwerkperspectieven uitgewerkt, het “traditioneel perspectief”, bestaande infra en modaliteiten en zo min mogelijk majeure investeringen, en het “integraal perspectief”, maximaal inspelen op het versterken van agglomeratiekracht, netwerk kwaliteit, nabijheid (connectiviteit). De integrale variant scoort aanzienlijk beter dan de traditionele variant ten opzichte van de huidige situatie. In deze variant wordt ingezet op een kwalitatief hoogwaardig regionaal netwerk van een aantal transversale lijnen, die in een straal van ongeveer 20 km rond Amsterdam de voornaamste relaties hoogfrequent bedienen (regiorail). In de regio buiten het kerngebied, waar ook Wijdemeren onder valt, van de metropoolregio wordt ingezet op een verbeterde OV prestatie door kortere regionale verbindingen te bieden in hogere frequenties.

### **Perspectief Mobiliteit Noord-Holland (2021)**

In het Perspectief Mobiliteit zijn de algemene beleidsuitgangspunten van de provincie Noord-Holland op het gebied van mobiliteit opgenomen, waarbij wordt ingezet op het verminderen, veranderen en verbeteren van slimme, schone en veilige mobiliteit. In het perspectief wordt ingezet op een mobiliteitstransitie naar duurzame en actieve vervoerwijzen. Deze Actieagenda vormt de uitvoeringsagenda op het gebied van Actieve Mobiliteit vanuit dit perspectief. Met een Agenda Slimme en Schone Logistiek wordt samen met onze partners de basis gelegd om te werken aan een toekomstbestendig, schoon en efficiënt logistiek systeem. Ook ligt de focus op Smart Mobility. De manier waarop we reizen verandert door (autonome) technologische ontwikkelingen, ander reisgedrag, de energietransitie en de verstedelijkings- en woningbouwopgaven.

## **3.3 Regionaal beleid**

### **Verkenning Gooi en Vechtstreek 2040 (2018)**

In dit document zijn de trends en ontwikkelingen op divers terrein belicht en worden de belangrijkste opgaven voor de regio Gooi en Vechtstreek richting 2040 per thema benoemd. Mobiliteit is daar één van, met een veelheid aan opgaven: Hoe houden we de regio goed bereikbaar? Hoe gaan we om met de toenemende vraag naar mobiliteitskeuzes? Hoe stemmen we ruimtelijke ontwikkelingen en de mobiliteitsvraag beter op elkaar af? Hoe maken we onze inzet voor de toekomst van het hoofdwegennet en spoor waar? Hoe faciliteren we de wens voor ketenmobiliteit: (P&R, fietsinfrastructuur, fietsparkeren bij OV)? Hoe gaan we om met de vervagende grens tussen de verkeersmodaliteiten? Hoe gaan we om met de gevolgen van technologische ontwikkelen (elektrisch rijden, zelfrijdende auto's)? Hoe spelen we in op veranderingen op het gebied van het goederenvervoer? Kunnen we de effecten van doorsnijding van infrastructuur verminderen? Welke bijdrage willen we leveren aan het verduurzamen van mobiliteit? Hoe houden we grip op de verkeersveiligheid? Hoe zorgen we voor beveiliging en beschikbaarheid van data? En hoe behouden we de kwaliteiten van de regio daarbij?

Op deze opgaven wordt een beschouwing gegeven, met gewenste accenten vanuit het regionaal perspectief. Specifieke beleidskeuzes komen hier niet aan de orde, omdat dit met name belegd is bij het relevant bevoegd gezag: Rijk, provincie en gemeente.

### **OV knooppunten programma Noord-Holland**

In Noord-Holland zijn alle 60 treinstations en 4 grote busstations aangewezen als OV-knooppunten. De OV-knooppunten zijn de entrees van binnensteden en omliggende wijken of toegangspoorten naar natuur- of recreatiegebieden. De provincie wil stationsomgevingen beter benutten en in samenhang met elkaar ontwikkelen. Omdat stations belangrijke schakels zijn in de reis van mensen op weg naar werk, naar voorzieningen of recreatieve bestemmingen, stimuleert de provincie nieuwbouw van woningen en bedrijvigheid rondom stations. Momenteel wordt langs verschillende corridors (spoortrajecten) aan knooppuntontwikkeling gewerkt. In de regio Gooi en Vechtstreek wordt momenteel aan een ontwikkelstrategie, om tijdens deze collegeperiode tot concrete acties te komen.

### **Knooppuntontwikkeling en ketenreis (2020)**

Bereikbaarheid is een belangrijk speerpunt voor de regio Gooi en Vechtstreek. Zowel binnen de regio als in relatie met omliggende regio's als Amsterdam, Amersfoort, Utrecht en Flevoland. Bereikbaarheid is bepalend voor de leefbaarheid en heeft een sterke relatie met de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen in ons gebied. Zoals de locatiekeuzes voor woningbouw en economische ontwikkeling. Hierbij wordt gewerkt aan de volgende speerpunten:

- Ontwikkelingen Gooicorridor (dienstregeling)
- OV-Knooppuntontwikkeling van de stationsomgevingen en bovenregionale HOV knooppunten
- Ketenreis inclusief fiets en deelsysteem
- Voldoende aandacht voor de auto

### **MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (2017)**

Het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam is gestart naar aanleiding van het verwachte knelpunt na 2020 op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes. Eind 2017 heeft dit onderzoek geresulteerd in een gezamenlijk voorkeurspakket van Rijk, provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht, regio's Amersfoort en Gooi en Vechtstreek. Er ligt een pakket maatregelen om op korte, middellange (2022) en lange termijn (2030) de bereikbaarheid in het gebied tussen Almere, Amersfoort, Utrecht en Amsterdam te verbeteren. De korte termijn maatregelen dragen beperkt bij aan een betere doorstroming op de A1 en zijn grotendeels projecten die al in voorbereiding of uitvoering zijn. Voorbeelden zijn slimme bus- en meerrijddiensten, verdichting rondom knooppunten, snelfietsroutenetwerk, verbeteren van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Voor de middellange termijn wordt een capaciteitsvergroting van de A27, tussen knooppunt Eemnes en de A6, voorgesteld. Op lange termijn (2030) is een grootschalige maatregel aan het OV of de A1 noodzakelijk. Voor Gooi en Vechtstreek is capaciteitsvergroting van de A1 alleen bespreekbaar als het gaat om een verdiepte ligging of tunnel. De keuze voor deze grootschalige maatregel wordt pas op een later moment gemaakt. De overige maatregelen worden (of zijn) ingebracht in de gebiedsprogramma's MRA en Utrecht en in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer.

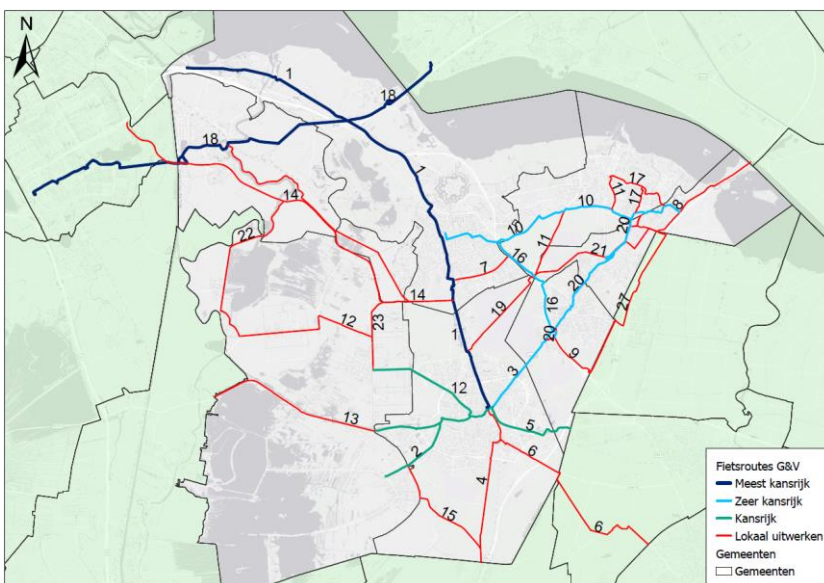
### **Verbreding N201 (provincie Utrecht)**

De provincie Utrecht heeft een visie voor de toekomst van de N201 en het gebied er omheen. Op dit moment staat de doorstroming op deze weg onder druk. Het programma Toekomst N201 voorziet in het ontwikkelen van een integrale visie en een plan met maatregelen voor een toekomstbestendige N201. Hierbij verbeteren de bereikbaarheid en de doorstroming en de leefbaarheid in het gebied wordt niet aangetast. Door de aanpassingen op het Utrechtse deel van de N201 gaat er mogelijk ook meer verkeer rijden op het Noord-Hollandse deel van de N201.

### **Businesscase doorfietsen in Gooi en Vechtstreek (2020)**

De regio Gooi en Vechtstreek heeft een intentieverklaring ondertekend in het kader van het project Metropolitane fietsroutes, een samenhangend netwerk van hoogwaardige fietsroutes in de Metropoolregio

Amsterdam. Daarnaast maakt het samen ontwikkelen van een doorfietspadennetwerk in de regio onderdeel uit van de Regionale Samenwerkingsagenda (RSA) 2016-2018 en van het uitvoeringsprogramma 2017-2018. Doel is een hoogwaardig fietspadennet voor woon-werkverkeer te realiseren met aansluiting op recreatieve routes, mede ter vermindering van het autoverkeer in de regio. Door de gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek is een verkenning uitgevoerd naar kansrijke doorfietsroutes in de regio. In de voorliggende businesscase wordt een voorstel gedaan voor de ligging van de tracés tussen en binnen de kernen in de regio (zie de kaart Figuur 20). In de Businesscase is ook inzicht gegeven in de kosten en baten van de realisatie van het doorfietsnetwerk. Op basis hiervan kan een bestuurlijke afweging worden gemaakt of men uitvoering wil gaan geven aan het voorgestelde doorfietsnetwerk, en in welke vorm. Dit wordt verder uitgewerkt in deel B van het Mobiliteitsplan Wijdmeren.



Figuur 20: Overzicht fietsroutes regio Gooi & Vechtstreek.

#### Contouren Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030 Gooi en Vechtstreek (2022)

In de Contouren Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030 voor de regio Gooi en Vechtstreek zijn de algemene afspraken opgenomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij wordt regionaal samengewerkt aan veiliger verkeer op basis van een risicogestuurde aanpak. Er zijn twaalf risico's voor verkeersveiligheid benoemd die het meest urgent zijn in de regio.

#### Doortrappen (2020)

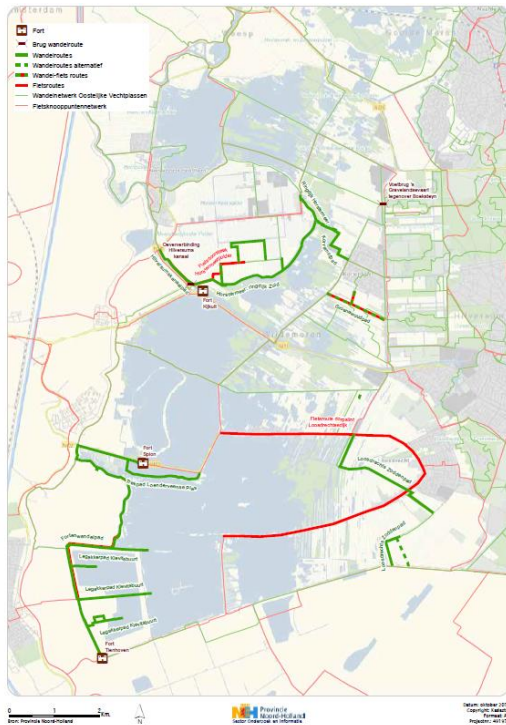
De gemeente Wijdmeren doet mee met Doortrappen, een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het programma Doortrappen heeft de ambitie dat ouderen zo lang mogelijk veilig blijven fietsen. Doortrappen motiveert hen zelf maatregelen te nemen om veilig te blijven fietsen. Het lokale netwerk rondom de oudere in elke gemeente helpt daarbij.

#### Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen (2017)

Het gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen legt de basis voor een duurzame gebiedsontwikkeling met samenhangende investeringen, onderhoud en duurzame exploitatie, die leiden tot het vergroten van de kwaliteiten van het gebied. Een doelstelling is het verbeteren van de Oostelijke Vechtplassen als 'vrijtijdlandschap' 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 Wijdmeren is benoemd dat de Oud- en Nieuw- Loosdrechtse dijk, Boomhoek en Moleneind

ontwikkeld worden tot belevingsvolle recreatieboulevards met een attractief en onderscheidend wegprofiel. Dit wordt uitgevoerd in diverse projecten:

- 1.1 Recreatieve routes & natuur- en landschapsbeleving: door de aanleg van ontbrekende schakels ontstaat een aangesloten wandelpadennetwerk Gooi & Vechtstreek.
- 1.4 Onderzoek ontsluiting & toegankelijkheid: voor (regio)bewoners is het gebied goed toegankelijk, maar zijn er knelpunten met 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).
- 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 meebrengen en wordt daarom idealiter gedaan op het moment dat groot onderhoud noodzakelijk is.



### 3.4 Lokale beleids- en afsprakenkaders

#### Structuurvisie (2012)

In de structuurvisie is vastgesteld hoe de gemeente Wijdereen eruit moet zien in 2030. Op basis van de verwachte ontwikkelingen is richting gegeven aan de gewenste ruimtelijke inrichting van de gemeente. Een overzicht is weergegeven in Figuur 21.

Voor verkeer wordt ingezet op het uitbreiden van het routenetwerk voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en het uitbreiden van het vaarroutenetwerk. Voor het langzaam verkeer gaat het om een nieuwe route rondom de Horstermeerpolder, en enkele routes in de omgeving van de Oud-Loosdrechtsedijk. Dit sluit ook aan op een doelstelling uit gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen.



Figuur 21: Gewenste ruimtelijke structuur gemeente Wijdemeeren.

### Parapluplan Parkeren (2019)

Dankzij het parapluplan parkeren is voor meerdere bestemmingsplannen het aspect parkeren aangepast. Hiermee kan gegarandeerd worden dat er voor elke ruimtelijke ontwikkeling voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Om de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen te bepalen per ontwikkeling wordt gebruik gemaakt van beleidsregel parkeernormen uit 2015. Hierin zijn parkeernormen opgesteld, conform de CROW-richtlijnen die destijds golden. In 2019 zijn de parkeernormen herzien door het CROW.

### Meerjaren Veiligheidsplan 2019-2022 (2018)

In het Meerjaren Veiligheidsplan is een toelichting gegeven op de veiligheidsprioriteiten binnen de gemeente. De uitgangspunten voor veiligheid binnen de gemeente zijn:

- Een brede kijk op veiligheid
- Samenwerken aan veiligheid
- Regie op veiligheid

Voor het thema verkeer wordt in dit plan aandacht gevraagd voor de landelijke stijging van het aantal verkeersdoden en gewonden. De doelstelling is om het aantal verkeersslachtoffers per 10.000 inwoners te verlagen van 10,7 (2016) naar 7,3 (2022).

### Algemene Plaatselijke Verordening Wijdemeeren (2018)

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) beschrijft regels die bijvoorbeeld gelden voor openbare orde en veiligheid, toezicht op horecabedrijven, veiligheid op de weg, bescherming van het milieu en het

organiseren van evenementen. Op grond van de Gemeentewet mogen en moeten gemeenten verordeningen uitvaardigen en ook sanctioneren. Enkele artikelen hebben betrekking op wegen en verkeer:

- Artikel 2:10 gaat over het gebruik van de weg of openbare plaats (artikel 2:10). Het is verboden om een weg, weggedeelte of openbare plaats anders te gebruiken dan waar hij voor bedoeld is. Bijvoorbeeld door spullen op de weg te plaatsen die het verkeer hinderen of het tijdelijk plaatsen van een bouwkraan op de weg.
- Een ander belangrijk onderwerp is het verbod op hinderlijk gedrag en overnachten op een openbare plaats (artikel 2:47). Het is bijvoorbeeld verboden op een monument te klimmen of te overnachten op openbare plaatsen.
- Het langdurig parkeren van aanhangwagens, caravans of een ander kampeermiddel veroorzaakt in veel gevallen een parkeerprobleem voor andere omwonenden. Een aanhanger, caravan of een ander kampeermiddel mag niet langer dan drie dagen achtereen op de openbare weg staan (artikel 5:6).
- Zoals in veel gemeenten kent ook Wijdmeren een parkeerverbod binnen de bebouwde kom voor vrachtwagens en bussen (artikel 5:9). Er zijn diverse plekken aangewezen waar parkeren van vrachtwagens en bussen wel mag, zoals aan De Rading in Loosdrecht en op industrieterrein De Slenk in Ankeveen.

#### **Toekomstvisie bedrijventerreinen Wijdmeren (2020)**

De gemeente Wijdmeren voert bewust en actief economisch beleid om bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden en te versterken. Goede bedrijventerreinen horen daarbij, nu en in de toekomst. In deze visie is de ambitie voor de bedrijventerreinen in 2040 geschetst en hoe die ambitie bereikt wordt.

### Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen (2016)

In de gemeente Wijdmeren zijn diverse plannen voor woningbouw. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen in het woningbouwprogramma 2016 – 2025. Recent is de ontwikkeling Nedervecht (met circa 200 woningen) opgeleverd. Daarnaast is de nieuwbouwwijk Ter Sybe in voorbereiding, waar mogelijk 600 woningen worden gerealiseerd. Bij het bepalen van de wensbeelden in deel B wordt rekening gehouden met de effecten van deze ontwikkelingen op de verkeersstromen binnen de gemeente.

| Woningbouwprogramma 2016-2025      |             | Huur             |                    |            |                 | Koop              |                          |                          |            | Planstatus      |                  |
|------------------------------------|-------------|------------------|--------------------|------------|-----------------|-------------------|--------------------------|--------------------------|------------|-----------------|------------------|
| Plan                               | TOTAAL      | Betaalbaar < 710 | Middelduur 710-850 | Duur >850  | Nog niet bekend | Betaalbaar <180 k | Middelduur laag 180-275k | Middelduur hoog 275-350k | Duur >350k | Nog niet bekend |                  |
| A. Voetlaan                        | 22          |                  |                    |            |                 |                   | 4                        | 9                        | 9          |                 | Vastgesteld      |
| Ankeveensepad                      | 12          | 12               |                    |            |                 |                   |                          |                          |            |                 | Potentieel       |
| Dammerweg (N'horst den Berg)       | 10          |                  |                    |            | 2               |                   |                          |                          | 8          |                 | In voorbereiding |
| De Orangerie - Brugchelen          | 42          | 42               |                    |            |                 |                   |                          |                          |            |                 | Vastgesteld      |
| Dorpscentrum Oud Loosdecht         | 40          |                  |                    |            |                 |                   |                          |                          | 40         |                 | Vastgesteld      |
| Gemeentewerf                       | 14          | 14               |                    |            |                 |                   |                          |                          |            |                 | Potentieel       |
| Godelindehof                       | 40          | 40               |                    |            |                 |                   |                          |                          |            |                 | Vastgesteld      |
| Groenewoud                         | 69          |                  |                    |            |                 |                   |                          |                          |            | 69              | In voorbereiding |
| Jul.Bernardplein/Eilandseweg       | 12          |                  |                    |            |                 |                   | 8                        | 4                        |            |                 | In voorbereiding |
| Nedervecht                         | 169         | 5                | 16                 |            |                 |                   | 26                       | 74                       | 48         |                 | Vastgesteld      |
| Oppad Oud Loosdrecht               | 10          |                  |                    |            |                 |                   | 9                        |                          |            | 1               | Vastgesteld      |
| Porto Fino ASR                     | 38          |                  |                    |            |                 |                   |                          |                          | 38         |                 | Vastgesteld      |
| Strook tussen Nld en Hallinckveld  | 20          |                  |                    |            |                 |                   |                          |                          |            | 20              | Potentieel       |
| Ter Sybe                           | 600         | 120              | 90                 | 90         |                 |                   | 120                      | 90                       | 90         |                 | In voorbereiding |
| Unilever terrein (Knorr)           | 94          | 17               |                    | 36         |                 |                   | 16                       |                          | 25         |                 | In voorbereiding |
| Voorstraat                         | 16          | 16               |                    |            |                 |                   |                          |                          |            |                 | Vastgesteld      |
| Westend                            | 13          |                  |                    |            |                 |                   |                          |                          | 13         |                 | Vastgesteld      |
| Zuidsingel, fase 8                 | 150         |                  |                    |            | 75              |                   |                          |                          |            | 75              | Potentieel       |
| Plannen binnenstedelijk (<10 won.) | 45          |                  |                    |            |                 |                   |                          |                          | 39         | 6               | Divers           |
| <b>TOTAAL</b>                      | <b>1416</b> | <b>266</b>       | <b>106</b>         | <b>126</b> | <b>77</b>       | <b>0</b>          | <b>183</b>               | <b>177</b>               | <b>310</b> | <b>171</b>      |                  |

Figuur 22: Woningbouwprogramma Wijdmeren 2016 - 2025.

Bij substantiële ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de realisatie van 25 woningen of meer, dient een verkeerseffectanalyse gemaakt te worden. Met een verkeerseffectanalyse kan getoetst worden of er knelpunten in de mobiliteit ontstaan als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling.

### Omgevingsvisie Wijdmeren 2040

In mei 2021 is de Omgevingsvisie Wijdmeren 2040 gereed gekomen. Hierin zijn drie kernopgaven gesteld; namelijk een vitale en gezonde leefomgeving (A), Ruimte voor ondernemerschap en bereikbaarheid (B) en Waardevol landschap (C). Deze zijn vertaald naar gebiedsopgaven voor de kernen en linten (1), voor de werklocaties (2) en het buitengebied (3). De Wijdemeerse omgevingsvisie is de gids voor ruimtelijk maatschappelijke vraagstukken en geeft ruimte aan initiatieven uit de samenleving of markt. Hierin staat hoe de gemeente samen met de inwoners en anderen de komende jaren samen verder bouwt aan de gemeente Wijdmeren.

### Coalitieakkoord-plus “Alle hens aan dek” 2022-2026

In het coalitieakkoord-plus zijn een aantal specifieke afspraken gemaakt voor het thema verkeer en vervoer. In brede zin wordt het verkeer als volgt bekeken:

- Leefbaarheid en gezondheid (zoals fijnstof) zijn ook afwegingscriteria;
- Kwetsbare verkeersdeelnemers willen we waar mogelijk beter beschermen (voorrang);
- Verkeersveiligheid en parkeren is vanaf begin issue bij planontwikkeling;
- Onveiligheid door te hard rijden;
- Overlast van nachtelijk vrachtverkeer;
- De optie van een denktank zoals Verkeers-Advies-Commissie (opnieuw) beschouwen.

Ten aanzien van het onderwerp Mobiliteit wordt ingezet op:



- Veilige (snel)fietspaden en uitbreiding waar mogelijk;
- Meerdere auto te gast trajecten;
- Meer 30km/u trajecten, onder andere bij scholen;
- Participatie bij grote veranderprojecten;
- Duidelijke en tijdige communicatie bij geplande werkzaamheden, ook naar buurgemeenten;
- Inrichting van straten en toepassing van materiaal zal situationeel worden beoordeeld;
- Voortzetting van het huidige voorzieningenniveau met het openbaar vervoer.

## 4 Evaluatie gevoerd beleid

In dit hoofdstuk zijn de maatregelen uit het huidige beleidsplan geëvalueerd. Deze evaluatie is uitgevoerd in een werksessie met de betrokken medewerkers van de gemeente Wijdemeren.

### 4.1 Uniforme richtlijnen voor Duurzaam Veilige inrichting van de wegen

Een belangrijke maatregel is om te komen tot uniforme richtlijnen voor de Duurzaam Veilige inrichting van wegen op basis van CROW-richtlijnen. Bij wegen in nieuwe wijken is dit goed gelukt, maar bij herinrichtingen van bestaande wegen is er soms afgeweken van de richtlijn Duurzaam Veilig. Dit heeft te maken met politieke wensen en burgerparticipatie. Zo is er onder hulpdiensten weinig draagvlak voor drempels, terwijl dit wel bijdraagt aan een lagere snelheid. Daarnaast is er soms onvoldoende ruimte beschikbaar om een weg conform de CROW-richtlijnen Duurzaam Veilig in te richten. Soms wordt er geschoven met de komgrens om een bepaald snelheidsregime te kunnen toepassen. Een uniforme inrichting conform Duurzaam Veilig draagt bij aan een herkenbare weginrichting binnen de gemeente. Doordat dit nu niet het geval is, wordt bij ieder project in samenspraak met de buurt naar de optimale oplossing gezocht voor dit project, maar onvoldoende gekeken naar het weggennet als geheel.

Veel van de huidige verkeersproblemen ontstaan doordat geen heldere keuze is gemaakt in welke categorie elke weg valt. In het huidige wegcategoryeringsplan zijn wegcategoryeën benoemd die niet aansluiten bij de CROW-richtlijnen. Zo hebben sommige lintwegen een te hoge intensiteit om als verblijfsgebied (30km/u) ingericht te worden. Een deel van het verkeer kan verschoven worden, maar de hoeveelheid verkeer blijft tegen het maximum aanzitten en er is autonome groei. Het is belangrijk om aan te sluiten bij de bestaande wegcategoryeën om deze problemen op te lossen.

Onderdeel van de uniforme richtlijnen voor de Duurzaam Veilige inrichting van wegen is het aanpassen van de maximumsnelheid op wegen buiten de bebouwde kom van 80 naar 60 km/u. Deze maatregel is inmiddels doorgevoerd en de gemeente heeft geen wegen meer in beheer met een maximumsnelheid boven de 60 km/u.

Een ander onderdeel is dat op enkele wegen verkeersremmende maatregelen genomen moesten worden. Deze maatregelen hangen sterk samen met het categoryeringsplan. De zijwegen zijn nog niet conform 30 km/u ingericht, doordat het nog onduidelijk is of hoofdwegen 50 km/u of 30 km/u worden. Aanpassing van de verkeerskundige inrichting wordt meegenomen en gefinancierd met onderhoudsgeld bij herinrichtingen.

Voor de benutting van de bestaande infrastructuur is het belangrijk om de wegen met een belangrijke verkeersfunctie zoveel mogelijk toegankelijk te houden voor verkeer. Op dit type wegen is het daardoor niet wenselijk om 1-richtingsverkeer in te voeren of de snelheid te verlagen naar 30 km/u.

Kortom vanwege het ontbreken van uniforme richtlijnen voor de inrichting van wegen mist de gemeente kansen om in aanmerking te komen voor subsidies en zijn er problemen om de snelheid op deze wegen te handhaven.

### 4.2 Maatregelen vrachtverkeer

Vanuit bewoners zijn er klachten over vrachtverkeer (zie ook hoofdstuk 2). Vaak wordt beweerd dat het vrachtverkeer doorgaand verkeer betreft over Noordereinde/ Zuidereinde. Op basis van telcijfers betreffende vrachtverkeer tijdens nachtelijke uren valt de problematiek objectief gezien mee. In regionaal verband wordt er geen meerwaarde gezien in een gezamenlijk vrachtwagenconvenant, zodat er op gemeentelijk niveau maatregelen genomen moeten worden, al dan niet in overleg met de buurgemeentes die gevolgen van deze maatregelen ondervinden. Wel wordt er momenteel gekeken naar

de effecten van de heffing voor vrachtverkeer op hoofdwegen, waardoor vrachtverkeer mogelijk meer via provinciale of gemeentelijke wegen gaat rijden. Het is onbekend of deze heffing ook op de N201 wordt ingevoerd. De gemeente Wijdmeren monitort de effecten van de heffing.

### 4.3 Maatregelen langzaam verkeer

#### Bromfietzers op de hoofdrijbaan

Deze maatregel is grotendeels doorgevoerd. Alleen over de Rading is de gemeente Wijdmeren in overleg met de gemeente Hilversum. Het fietspad is in beheer bij de gemeente Hilversum, terwijl de weg in beheer is bij de gemeente Wijdmeren.

#### Veiliger fiets- en voetpaden

Het onderhoud van de voetpaden is nu op C-niveau. In de inventarisatie zijn hier diverse klachten over (zie hoofdstuk 4). Daardoor zijn de voetpaden niet veilig voor ouderen (rollator, rolstoel). Daarom wordt de wens gevoeld om routes rondom gezondheidsvoorzieningen, ouderenvoorzieningen, scholen op B-niveau (of A) te onderhouden. De aanleg is wel op niveau-A, maar wel sober. Het ambitieniveau ligt nu laag. Door de aanwezigheid van bomen tussen parkeerplaatsen en voetpaden, is er veel wortelopdruk en zijn de onderhoudskosten relatief hoog. Om voetpaden beter te kunnen onderhouden wordt bij herinrichting steeds naar het aantal en de locatie van bomen gekeken. Ook bij de fietspaden zijn diverse klachten dat het onderhoud onvoldoende is.

#### Snelfietspaden

De business case voor de Doorfietspaden is uitgewerkt door de regio Gooi & Vechtstreek en een Rapportage uitwerking prioritaire doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek is opgesteld. Door bomen en lintbebouwing zal het lastig worden om binnen de gemeente fietspaden van 4 meter breed te realiseren. In deel B wordt het Doorfietspadenplan verder uitgewerkt in het Wensbeeld Fiets.

#### Skeelervriendelijk asfalt

Slijtlagen worden niet meer toegepast binnen de gemeente. De voorkeur gaat nu uit naar microdeklagen.

### 4.4 Parkeren

Circa 25% van de respondenten van het burgerpanel in Wijdmeren<sup>3</sup> heeft aangegeven parkeeroverlast te ervaren. Er is concurrentie tussen het ruimtegebruik voor parkeren, groen, rijbaan en speelruimte. Oudere wijken zijn ingericht met de lage parkeernormen van destijds. Het autobezit is sinds de zestiger jaren van de vorige eeuw sterk toegenomen. Deze wijken voldoen niet meer aan de huidige parkeerbehoefte waardoor de parkeerdruk hoog is. De parkeerdruk neemt verder toe waar parkeerplaatsen specifiek bestemd worden zoals bij gehandicaptenparkeerplaatsen, e-laadplaatsen en parkeerplaatsen voor artsen. Hoe specifiek een parkeerplaats toegekend wordt, hoe lager de bezettingsgraad van zo'n parkeerplaats is en hoe hoger de parkeerdruk op de resterende parkeerplaatsen wordt. Daarom wordt aan het toekennen van een gehandicaptenparkeerplaats eisen gesteld en terughoudend omgegaan met het bestemmen van overige specifieke parkeerplaatsen. Er is geen beleid hoe om te gaan met ruimtegebruik voor parkeren, groen, rijbaan en speelruimte. Bij herinrichtingen wordt in overleg met de buurt een maatwerkoplossing gezocht.

Het langdurig parkeren van aanhangwagens, caravans of een ander kampeermiddel veroorzaakt in veel gevallen een parkeerprobleem voor andere omwonenden. In de APV is daarom opgenomen dat een aanhanger, caravan of een ander kampeermiddel niet langer dan drie dagen achtereen op de openbare weg mag staan. Zoals in veel gemeenten kent ook Wijdmeren een parkeerverbod binnen de bebouwde

<sup>3</sup> Gemeente Wijdmeren betreft sinds 2013 inwoners intensiever bij het maken en uitvoeren van plannen. Daarom is er het digitale inwonerspanel Wijdmeren actief. Inwoners van 18 jaar en ouder kunnen hieraan meedoen

kom voor vrachtwagens en bussen. Er zijn diverse plekken aangewezen waar parkeren van vrachtwagens en bussen wel mag, zoals aan De Rading in Loosdrecht en op industrieterrein De Slenk in Ankeveen. Dit vrachtwagenparkeren veroorzaakt regelmatig overlast.

Met betrekking tot parkeren zijn in het beleidsplan maatregelen benoemd voor het parkeren van touringcars bij de Oud-Loosdrechtsedijk en tegen het wild parkeren. Het touringcar parkeren is nog niet gerealiseerd. Dit komt mede doordat het toerisme is veranderd. Eerder kwamen vooral dagjesmensen, maar nu verblijven toeristen in vakantieparken. Op deze parken is voldoende parkeergelegenheid.

In het gebiedsakkoord Vechtplassen is een deelakkoord over toeristische overstappunten gesloten. Hier worden geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd, maar wordt gekeken hoe de bestaande capaciteit (bijvoorbeeld bij bedrijven) beter benut kan worden. Het definitieve beleid voor de Oud- en Nieuw-Loosdrechtsedijk moet nog worden opgesteld. Dit beleid heeft impact op de bereikbaarheid van dit gebied voor toeristen.

Om de overlast door wild parkeren bij schaatsen op natuurijs te verminderen is het draaiboek IJS opgesteld. Dit plan functioneert in de winter goed, doordat in weilanden kan worden geparkeerd. In zomer zijn er bij Zuwe problemen op warme dagen. Deze weg is in beheer bij de provincie en de gemeente is in overleg met de provincie op zoek naar oplossingen.

## 4.5 Handhaving

Door het ontbreken van een Duurzaam Veilig inrichting conform de CROW-richtlijnen is handhaving op snelheid vaak niet mogelijk omdat proces-verbalen bij het Openbaar Ministerie (OM) sneuvelen. De weg moet zelfhandhavend zijn ingericht, dat wil zeggen dat het voor de weggebruiker duidelijk moet zijn welk verkeersgedrag van hem of haar gevraagd wordt. Dat is op veel wegen in Wijdemeren nu niet het geval. Dit worden 'grijze' wegen genoemd. Handhaving is het sluitstuk. Daarbij heeft handhaving op 30 km/u wegen in de afgelopen periode weinig prioriteit gekregen bij de politie. Wel krijgt de handhaving van de veiligheid meer prioriteit bij de politie, zo worden er de laatste tijd meer agenten opgeleid voor snelheidscontroles.

Er zijn signalen dat met name op de doorgaande wegen binnen de gemeente op verschillende momenten van de dag te hard wordt gereden. Met name rondom de scholen zijn er meldingen van verkeersonveilige situaties. Uit metingen bleek dat met name op de 30 km/u wegen de gereden snelheid hoger ligt dan de toegestane snelheid. De zichtbaarheid van de politie om overtredingen te achterhalen is verhoogd. Uit een overzicht met geregistreerde overtredingen blijkt dat in Wijdemeren met name veel snelheids-overtredingen en gebruik van alcohol in het verkeer worden geconstateerd.

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. Op de Nieuw- en Oud-Loosdrechtsedijk wordt de snelheid gehandhaafd met flitspalen. Er wordt terughoudend omgegaan met plaatsing van flitspalen in 60-km gebieden. 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. In 30km-gebieden worden geen flitspalen geplaatst. Door deze strikte voorwaarden moeten verzoeken om handhaving met flitspalen gewoonlijk afgewezen worden.

## 4.6 Overige maatregelen

### Rapport verkeersonveilige situaties

Op basis van het Beleidsplan Verkeersveiligheid (BPV), het plan Verkeersonveilige Situaties (VOS) en het Verkeersrealisatieplan (VRP) is uitvoering gegeven aan de top 13 (subjectief) onveilige verkeerssituaties. Een werkgroep heeft een tiental verkeersonveilige situaties geselecteerd die met voorrang onderzocht zijn op verbetering in de vorm van factsheets. Bij de selectie is naast urgentie ook de geografische spreiding over de gemeente gehanteerd. De geselecteerde locaties zijn (in geografische volgorde):

- Kortenhoef: Kortenhoefsedijk;
- Kortenhoef: De Kwakel;
- Nieuw-Loosdrecht: rotonde Oud-Loosdrechtsedijk/Rading/Molenmeent;
- Nieuw-Loosdrecht: Nootweg;
- Nieuw-Loosdrecht: Eikenlaan/Laan van Eikenrode;
- Nieuw-Loosdrecht: kruising Molenmeent/Frans Halslaan;
- Oud-Loosdrecht: Oud-Loosdrechtsedijk;
- 's-Graveland/Kortenhoef/Ankeveen: Klapbrug;
- 's-Graveland/Kortenhoef: Smidsbrug;
- Nederhorst den Berg: Venenburg.

Naderhand zijn de volgende situaties toegevoegd:

- Ankeveen: Herenweg
- Nederhorst den Berg: Machineweg
- Industrieweg

Het grootste deel van deze punten is uitgevoerd. De overige (Kortenhoefsedijk, rotonde Rading-Molenmeent en Oud-Loosdrechtsedijk) zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan en zijn in voorbereiding/ uitvoering.

### Verbetering van overzichtelijkheid en leefbaarheid rondom de Molenmeent

In de situatie voor reconstructie waren er veel afdekongevallen en een onveilige fietsoversteek (2 richtingen) bij Frans Halslaan. Met de aanleg van een voorrangsp plein bij de Frans Halslaan en een 60 km/uur regime is de verkeerssituatie verbeterd.

### Aanleg 30 km-zones Nootweg, Beukenlaan en Eikenlaan

In de situatie voor de herinrichting waren de Eikenlaan en Nootweg beide smalle 50 km-wegen met veel fietsverkeer en voetgangers. Door de aanleg van de 30 km-zones worden deze nu beter beschermd.

### Aanleg fietsoversteek Randweg ter hoogte van de nieuwbouwwijk Nedervecht

Op de Randweg wordt hard gereden. Hierdoor was het voor fietsers en voetgangers gevaarlijk om de Randweg over te steken. Door de aanleg van een middengeleider en fietsoversteken, voorzien van Ledverlichting, is de oversteek nu een stuk veiliger.

### Herinrichting Zuidereinde-Zuid

Bij de herinrichting van het Zuidereinde-Zuid is deze weg heringericht en een 30 km/u ingesteld. Hierdoor zijn de leefbaarheid op dit weggedeelte en de verkeersveiligheid op de kruising Zuidereinde/Emmaweg verbeterd.

### Fietsstraat Overmeerseweg

Een gedeelte van de Overmeerseweg is bij een herinrichting aangelegd als fietsstraat in combinatie met éénrichtingsverkeer. Hierdoor kunnen kinderen veilig van en naar de basisschool fietsen.

### **Openbaar vervoer**

De gemeente Wijdemeren dringt er samen met de regio Gooi & Vechtstreek sterk op aan meer te investeren en flexibeler OV mogelijk te maken. Deze wensen zijn door de Provincie Noord-Holland gedeeltelijk overgenomen in het aanbestedingstraject voor de nieuwe concessie. Bij de aanbesteding wordt vooral ingezet om binnen het beschikbare budget zoveel mogelijk passagiers te vervoeren. Dat is een begrijpelijk uitgangspunt en heeft als consequentie dat er vooral ingezet wordt op de grotere vervoersstromen met korte en snelle lijnen tussen knooppunten. Voor Wijdemeren is echter het gevolg dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de dorpen in het gedrang komen. Het is daarom essentieel dat de zogenoemde 'first en last mile' goed geregeld worden. Door de regio wordt ingezet op goede fietsverbindingen naar haltes en goede inrichting bij haltes (fietsparkeren). Wijdemeren maakt zich daarbij sterk voor aanvullend vervoer zoals regio- of HUB-taxi's.

### **Beleidsplan openbare verlichting**

Het beleid is gericht op het te hanteren verlichtingsniveau (gelijk trekken voor hele gemeente) en inmiddels is vrijwel overal ledverlichting. Daarbij is ook aangegeven wat het lichtniveau moet zijn langs de wegen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar ontsluitingswegen en erftoegangswegen, waarbij de gebieden zijn onderverdeeld in centra, buitengebieden, fiets- en voetpaden en overige gebieden. In het verlichtingsplan is weinig opgenomen over alternatieven voor verlichting. Ook is er geen koppeling tussen natuur en verlichting gemaakt. Dat zal in een volgende versie meer aandacht krijgen.

## **4.7 Conclusie evaluatie gevoerd beleid**

De belangrijkste bevindingen uit de beleidsevaluatie zijn hieronder opgesomd. Diverse constateringrijpen terug op de knelpuntensamenvatting van de huidige situatie (paragraaf 2.6). In de latere hoofdstukken wordt hiervoor beleid en waar nodig maatregelen uitgewerkt.

- Het uniform Duurzaam Veilig inrichten van wegen is niet goed mogelijk doordat het huidige wegcategoryeringsplan niet voldoet aan de CROW-richtlijnen. In paragraaf 2.6 is reeds geconstateerd dat dit in de huidige situatie diverse knelpunten, met name op de lintwegen, oplevert met een te hoge snelheid van het gemotoriseerd en hoog ongevalsrisico voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Het aantal knelpunten op het gebied van vrachtverkeer is beperkt, maar van de knelpunten die er zijn wordt wel overlast ervaren. Een extra risico is dat de toekomstige vrachtwagenheffing mogelijk leidt tot extra (sluipend) vrachtverkeer op gemeentelijke wegen.
- Het lage onderhoudsniveau van verhardingen, met name op fiets- en voetpaden, leidt tot onveiligheid, vooral voor ouderen.
- De aanleg van doorfietspaden wordt meegenomen in dit plan en regionaal afgestemd en gecoördineerd.
- De parkeernormen zijn nog niet aangepast op basis van de laatste CROW-richtlijnen. Richtlijnen voor parkeernormen in bestaande wijken ontbreken.
- Voor de handhaving geldt dat met name op onveilige situaties wordt gehandhaafd. Doordat de weginrichting niet overal voldoet aan de richtlijnen conform Duurzaam Veilig heeft de politie op deze wegen problemen met handhaven.
- Veel maatregelen uit de VOS-Top 13 zijn gerealiseerd. De verkeersveiligheid van de rotonde Molenmeent/De Rading is nog punt op de agenda dat samen met Hilversum moet worden opgelost. Daarnaast zijn er in paragraaf 2.6 diverse locaties benoemd waar de verkeersveiligheid verbeterd kan worden om het ongevalsrisico voor kwetsbare verkeersdeelnemers te verlagen.

- Voor het openbaar vervoer wordt samen met de Regio Gooi en Vechtstreek ingezet op het goed regelen van de 'first en last mile' met goede fietsverbindingen naar haltes, een goede inrichting van de haltes (o.a. fietsparkeren) en HUB-taxi. In paragraaf 2.6 is geconcludeerd dat deze voorzieningen nog niet bij alle haltes optimaal zijn.

## 5 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer

Er ligt een uitdaging voor de mobiliteit in de gemeente Wijdmeren. Het Mobiliteitsplan biedt een visie op de toekomstige situatie en geeft hiervoor kaders. Tegelijkertijd weet niemand hoe de toekomst eruit gaat zien. Het is daarom van belang om inzicht te krijgen in de trends en ontwikkelingen die zich (gaan) voordoen en die van invloed zijn op de mobiliteit. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingssamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie en de technologische ontwikkelingen die razendsnel gaan. Deze ontwikkelingen zijn in te delen in drie trends: de Groene, Blauwe en de Grijs trend.

### 5.1 Groene trend

#### Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieven voor de motor op fossiele brandstof toe. Het aantal elektrische en aardgasvoertuigen stijgt, ook in de gemeente Wijdmeren, en het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte neemt toe. De verwachting is dat deze trend doorzet en de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn. In samenwerking met de brandweer is aandacht voor de brandveiligheidsrisico's van elektrische auto's. Ook is het een trend dat mensen steeds meer bereid zijn om duurzamere keuzes te maken (bijvoorbeeld de keuze om niet het vliegtuig te kiezen door vliegschaamte). Om hierop in te spelen heeft de gemeente al een laadpalenbeleid opgesteld. Ontwikkelingen rond andere duurzame brandstoffen (zoals waterstof) kunnen gevolgd worden.



#### De deelmobiliteit

Het bezit van auto's in Nederland neemt af, men kiest voor de meest efficiënte verplaatsing en het belang van het bezit van een voertuig wordt van ondergeschikt belang. Ook vinden mensen de verplaatsing belangrijker dan de vervoerswijzekeuze. Dit wordt met MaaS-oplossingen (MaaS staat voor Mobility as a Service) mogelijk. MaaS is de nieuwe ontwikkeling die het met apps mogelijk maakt gemakkelijk een reis te organiseren en te betalen met verschillende vervoermiddelen als deelauto, openbaar vervoer en deelfiets. Deze ontwikkeling speelt zich momenteel vaak af bij jongeren (ook bij bijvoorbeeld de SWAP-fietsen met het blauwe voorwiel). Vaak kiezen mensen met kinderen toch vrij snel weer voor een auto in eigendom.

De vraag is of deze trend zich doorzet én hoe deze trend zich ontwikkelt binnen de gemeente Wijdmeren. Het aanbod van deelmobiliteit is afhankelijk van het aanbod en de vraag en is voornamelijk in Nederland vooral terug te vinden in de grotere steden. Met name in de kleine kernen en het buitengebied is de afhankelijkheid van een eigen voertuig groot om naar het werk te kunnen reizen. In de Gooi en Vechtstreek lopen er initiatieven met betrekking tot elektrische deelfietsen en in buurgemeente Hilversum is de deelscooter (Go Sharing) beschikbaar. De verwachting is dat deze trend zich ook uitbreidt naar Wijdmeren. Ouderen zijn minder op gezette tijden afhankelijk van een auto, maar zijn vaak al jaren gewend een eigen auto te hebben, waardoor het lastig is om over te stappen op autodelen. Wel is er het project Automaatje, waar vrijwillige bestuurders mensen naar een afspraak brengen. Binnen de gemeente zijn er wel kansen voor deelfietsen. Bij toeristische overstappunten of OV-haltes kunnen deelfietsen staan, waarmee mensen kunnen overstappen van de auto of bus op een fiets.



Hiermee kan de deelmobiliteit ingezet worden om de first en last mile van het openbaar vervoer te versterken.

Duurzaamheid

Het gebruik van duurzame voertuigen neemt toe. Zeker in het OV wordt dit doorgevoerd waar steeds meer met elektrische bussen gereden wordt. Voorbeelden hiervan zijn elektrische voertuigen (auto's, fietsen, steps). De fiets als vervoerwijze wordt ook steeds belangrijker, zoals bij de bezorging van pakketjes. Ook kiezen steeds meer grotere gemeenten ervoor bepaalde type vervuilende voertuigen niet meer toe te staan in het centrum (o.a. Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kennen een milieuzone). Daarnaast ontstaat ook door de huidige discussie rondom de stikstofwetgeving (PAS) steeds vaker een discussie over de keuze tussen milieu en duurzaamheid en het toestaan van ontwikkelingen. Ook vanuit wetgeving met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit (fijnstof) is er beperkte ruimte om nieuwe ontwikkelingen toe te staan. Dit speelt zeker in Wijdmeren, met veel Natura 2000 gebied.

Ook in de gemeente Wijdmeren wordt de fiets een steeds belangrijkere vervoerswijze. Dit blijkt uit een toename van het bezit van een e-bike. Het is vraag of andere elektrische voertuigen, zoals de elektrische step eenzelfde soort opkomst gaan hebben en waardoor aanpassing aan de infrastructuur en voldoende oplaadpunten gewenst zijn. Om de verkeersveiligheid te borgen is het wenselijk voldoende ruimte te maken voor de fietsers. Voor het openbaar vervoer in de gemeente Wijdmeren is een maatwerk aanpak nodig.

Op het moment dat de gemeente een bestaande weg herinricht of een nieuwe weg realiseert zijn er duurzame keuzes mogelijk. Zo kan er worden ingezet op het hergebruik van grondstoffen. Daarnaast zijn er tegenwoordig duurzamere alternatieven voor openbare verlichting. Verder kan er gekeken worden naar de mogelijkheden om wegen te gebruiken voor waterberging in relatie tot het veranderende klimaat. Infrastructuur kan ook gebruikt worden om energie op te wekken. Voorbeelden hiervan zijn Solar fietspaden en parkeerplaatsen die overdekt zijn met zonnepanelen.



**5.2 Blauwe trend**

Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speed pedelec, de e-bike en de toename van het gebruik van o.a. de bakfiets neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe, waardoor de veiligheid afneemt. Het dragen van helm wordt steeds vaker gedaan en bevordert de veiligheid. Daarnaast komen er steeds meer verschillende type voertuigen op de markt. De RDW heeft in de zomer van 2019 een zevental nieuwe voertuigen goedgekeurd, waaronder een elektrische step en een overdekte elektrische driewieler.

Ook binnen de gemeente Wijdmeren zijn deze verschillende voertuigen aanwezig en zullen meer gebruikt gaan worden. De weg- en fietsinfrastructuur binnen de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden. Belangrijk daarbij zijn de breedte van fietspaden, het scheiden van langzaam en snel fietsverkeer, de keuze om fietsverkeer wel of niet met het overige verkeer mee laten rijden, grotere bochtstralen en het verwijderen van obstakels in fietspaden.



#### Data en digitalisering.

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg, waardoor soms ongewenste routes worden genomen om een file te ontwijken.

Door de digitalisering laat de samenleving meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld om nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber. Door betere technologie in voertuigen en meer data kunnen we met behulp van nieuwe informatie op een nog betere en slimmere manier te reizen. Voor de gemeente Wijdmeren betekent dit voornamelijk niet dat er directe actie nodig is, want de wens om een eigen auto te bezitten zal voorlopig groot blijven. Wel kan het gebruikt worden om meer maatwerk in het openbaar vervoer te organiseren.



#### Autonome en coöperatieve voertuigen

De technologie in auto's neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling zal op het gebied van de auto allereerst een groot effect hebben op de stroomwegen. Op deze wegen zal de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker worden. Er zijn er al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Voor de wegen in de gemeente Wijdmeren is het belangrijk om deze technologieën in de gaten te houden en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijning op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen. Dit kan bijvoorbeeld gekoppeld worden aan het ISA systeem waarbij de auto de snelheid aanpast op basis van de informatie op de verkeersborden. Het technisch voorkomen dat auto's te hard rijden heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

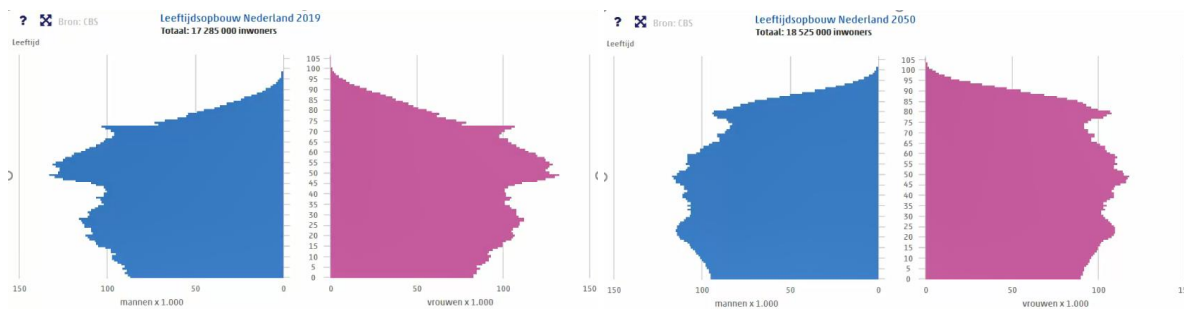
Voertuigen worden steeds geavanceerder en kunnen nu al met elkaar en ook met de verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden zullen zich in de toekomst uitbreiden (onder andere middels de i-VRI die communicatie tussen het verkeerslicht en de weggebruiker in beide richtingen mogelijk maakt). Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten zal dit in de toekomst effect hebben. De toekomst is ook dat o.a. bruggen ‘slimmer’ worden en brugopeningen beter afgestemd kunnen worden op verkeersstromen op zowel de weg als het water. Gezien de hoeveelheid verkeer in de gemeente Wijdmeren is voor deze ontwikkeling geen specifiek beleid noodzakelijk. De gemeente kan deze ontwikkeling wel gebruiken om selectieve toegang tot de wegen mogelijk te maken. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het digitaal afsluiten van wegen voor vrachtverkeer in de nacht.

### 5.3 Grije trend

#### Vergrijzing

Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler (per oudere neemt het aantal verplaatsingen toe). Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt, waardoor het bijvoorbeeld belangrijk is dat er voldoende breedte is op de fietspaden.

Voor de gemeente Wijdmeren betekent dit dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden, dit houdt in dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels verwijderd of afgeschermd worden. Daarnaast kan er specifiek worden ingezet op educatie voor ouderen, wat nu bijvoorbeeld gedaan wordt in het project Doortrappen.



#### Mondigheid

Onder andere vanuit de Omgevingswet krijgen burgers steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft vooral effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen. Belangrijk hierbij is dat een gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van bewoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (participatieladder). Bij belangrijke projecten in de gemeente Wijdmeren is er al een vorm van participatie van bewoners aanwezig.

#### Toerisme

Toerisme is een steeds belangrijker onderdeel van de economie. Dit speelt zeker in de gemeente Wijdmeren, waar veel toeristen op af komen. Deze toeristen komen vaak op dezelfde tijd op dezelfde plaats, waardoor het daar te druk kan worden. In de gemeente zijn het veel verschillende type recreanten (wielrenners, e-bikes, motorrijders, wandelaars, watersporters) die elkaar soms letterlijk in de weg zitten. Dit maakt het een belangrijke opgave om de groepen goed te spreiden over de gemeente, zodat er voor iedereen voldoende ruimte is.



### Culturele verschuiving

Belangrijk om te realiseren is dat een mobiliteitsvisie voor een langere termijn opgesteld wordt. Dit betekent ook dat gedurende de planhorizon van het document ook culturele verschuivingen kunnen plaatvinden. Bepaalde opinies, die in de huidige situatie vanzelfsprekend zijn, kunnen in de toekomst totaal ongeloofwaardig zijn, zie onderstaande voorbeelden.



▲ Ajax voor samenvang van de Champions League-wedstrijd in Valencia. © Getty Images

### **Ajax gaat per trein naar uitduel met Lille in Champions League**

### Corona

Voor Nederland en Wijdmeren kan de corona pandemie voor een verschuiving zorgen in het mobiliteitsgedrag. De verwachting is dat een behoorlijk deel van de mensen die thuis kunnen werken, ook na opheffen van de corona maatregelen één of meerdere dagen per week thuis zal werken. Dit zal er voor zorgen dat de piek in de ochtend- en avondspits kleiner wordt. Daarnaast is het gebruik van het openbaar vervoer sterk gedaald en het is de verwachting dat het zeker tot 2025 zal duren voordat het aantal reizigers weer op het niveau van voor de corona pandemie zit.

## **5.4 Conclusie trends en ontwikkelingen**

De belangrijkste ontwikkelingen waar de gemeente Wijdmeren op in kan spelen zijn de groene en grijze trend:

- De belangrijkste aandachtspunten van de grijze trend zijn de hogere leeftijd van de bevolking en de toename van toerisme binnen de gemeente; bij de inrichting van de wegen kan hier op ingespeeld worden door voldoende ruimte te maken voor de verschillende type gebruikers. Dit bleek ook uit de conclusie van de huidige situatie (zie paragraaf 2.6).
- De energietransitie zet door en het duurzaamheidsdenken neemt toe, elektrische voertuigen en nieuwe voertuigen (veelal gerelateerd aan de fiets) worden steeds belangrijker en zullen een plaats moeten krijgen. Er zijn momenteel diverse knelpunten op het gebied van fiets (zie paragraaf 2.6), waardoor dit thema zeer relevant is.
- Nieuwe mobiliteitsdiensten bieden vervoer op maat, deze diensten zullen zich snel ontwikkelen en impact hebben op vervoersgedrag, waarbij de gemeente in samenspraak met de provincie in kan zetten op de first en last mile bij OV-haltes.
- Zal de corona crisis een blijvende impact hebben op het reisgedrag? Er wordt een vinger aan de pols gehouden om dit te volgen, maar vooralsnog lijkt de fiets belangrijker te worden.

In de latere hoofdstukken zullen hiervoor beleid en zo mogelijk maatregelen voor worden uitgewerkt.

## 6 Vertaling naar ambities en doelstellingen

Het Mobiliteitsplan schetst de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoersbeleid voor de komende jaren in Wijdmeren. Aan de hand van het Mobiliteitsplan kunnen belangenafwegingen worden gemaakt en verkeersmaatregelen worden bepaald.

Het beleid is gebaseerd op een analyse van de huidige situatie, waarbij een knelpuntenanalyse is uitgevoerd op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken en lokale kennis van de inwoners van de gemeente. Daarnaast is een verkeerskundige analyse uitgevoerd en het gevoerde beleid geëvalueerd. In de klankbordgroep hebben diverse belangengroepen hun input geleverd. Het beleid speelt bovendien in op het beleid van de regio, provincie en landelijke overheid, toekomstige ontwikkelingen in mobiliteit en de ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom de gemeente.

De ambities en doelstellingen vormen het kader voor alle vervoerswijzen richting 2045. Op basis van de visie worden wensnetwerken per modaliteit opgesteld. Deze wensnetwerken vormen de basis voor het nieuwe wegcategoriseringsplan. Vervolgens wordt gekeken in hoeverre de huidige weginrichting past bij de CROW-richtlijnen voor de wegrichting. Voor de wegen die niet voldoen aan de richtlijn worden concrete maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen worden geprioriteerd in het uitvoeringsprogramma. Bij elk project wordt gezocht naar mogelijkheden om de beleidsdoelen te realiseren, maar er wordt ook realistisch gekeken naar de mogelijkheden binnen de beschikbare fysieke ruimte en budget. Naast de fysieke inrichting van de weg is het gedrag van de weggebruiker van grote invloed. Hiervoor zijn maatregelen op het gebied van educatie en voorlichting voor de bewoners mogelijk.

### 6.1 Hoofdoelstelling

Verkeersbeleid is gericht op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De laatste jaren wordt hier duurzaamheid vaak aan toegevoegd. In Wijdmeren is de bereikbaarheid voldoende. Met uitzondering van de Smidsbrug zijn er geen knelpunten op het gebied van doorstroming. In het beleid hoeft de nadruk dan ook niet te liggen op bereikbaarheid of doorstroming, maar deze moet wel op orde blijven. Wel dienen de voorzieningen goed toegankelijk te zijn voor de verschillende vervoersmodaliteiten. In vergelijking met andere gemeenten is het relatief verkeersveilig in Wijdmeren. Wel zien we de laatste jaren de fiets steeds belangrijker worden en verwachten dat deze trend zich doorzet in de toekomst. Dit duurzame vervoersmiddel stimuleert de leefbaarheid (en ook gezondheid), maar als kwetsbare verkeersdeelnemer verdient de fiets qua veiligheid extra aandacht. In het verkeersbeleid ligt de nadruk dan ook op veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Dit is verwoord in de volgende visie:

*‘We willen een leefbare en duurzame gemeente zijn, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is en toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers zijn gewaarborgd.’*

De hoofddoelstelling is opgebouwd vanuit een drietal doelstellingen die in de volgende paragrafen uitgewerkt worden. Dit betreft:

- Verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid
- Stimuleren duurzame mobiliteit
- Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn noodzakelijk

## 6.2 Verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid

- **Verbeteren van voorzieningen van fiets en voetgangers om de objectieve verkeersveiligheid en subjectieve beleving van de verkeersveiligheid en daarmee ook de leefbaarheid te verbeteren.**

De gemeente Wijdmeren wil vooral inzetten op veiligheid voor het langzaam verkeer, bestaande uit de fietsers (in alle soorten en maten) en de voetgangers. De verwachting is namelijk dat de fiets steeds dominanter gaat worden in het verkeersbeeld. Met veilige voorzieningen zal namelijk ook het gebruik toenemen wat ook weer de duurzaamheid ten goede komt. Deze voorzieningen zullen zoveel mogelijk worden vormgegeven volgens de Duurzaam Veilig filosofie waar functie en vorm en gebruik van de wegen in evenwicht zijn.

- **Aandacht voor veilige en toegankelijke looproutes rond voorzieningen, met specifieke aandacht voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, ouderen en minder validen.**

Rondom voorzieningen als winkelcentra, verzorgingstehuizen en scholen waar veel kwetsbare weggebruikers samenkomen worden de looproutes veilig vormgegeven tussen de parkeerplaatsen/ bushaltes en de gebouwen. Goed onderhoud van deze looproutes is hier een belangrijk onderdeel van. Uit de evaluatie is namelijk gebleken dat hier een hoger onderhoudsniveau wenselijk is.

- **Het verhogen van de leefbaarheid op wegen met lintbebouwing.**

De gemeente Wijdmeren heeft veel wegen met lintbebouwing. In de enquête is duidelijk naar voren gekomen dat op deze wegen veel klachten zijn met betrekking tot leefbaarheid en verkeersveiligheid. Op deze relatief smalle wegen maken alle weggebruikers (auto- en vrachtverkeer, (brom) fietsers, landbouwverkeer, voetgangers) gebruik van dezelfde verkeersruimte over langere lengte. Deze wegen hebben veel erftoegangen en daarmee een verblijfsfunctie, maar vervullen ook een verkeersfunctie als ontsluitingswegen voor de bebouwing langs de linten. In enkele gevallen in Wijdmeren vervult de lintweg een verbinding tussen twee provinciale wegen. Bij elke lintweg is sprake van maatwerk gezien de beperkte ruimte, maar bij lintwegen is het de doelstelling leefbaarheid te prevaleren. Dit betekent dat de snelheid van het auto- en vrachtverkeer zoveel mogelijk laag wordt gehouden, met oog voor de hulpdiensten en het openbaar vervoer, en de dat er meer ruimte komt voor het langzaam verkeer.

- **Zorgen dat wegen herkenbaar worden ingericht, zodat weggebruikers weten welk verkeersgedrag verwacht wordt en de verkeersveiligheid verbetert.**

Uit de evaluatie van het verkeersbeleid is naar voren gekomen dat de huidige wegategorisering te weinig handvatten biedt om de wegen goed in te richten. De gemeente wil de wegen inrichten conform de CROW richtlijnen, die zijn bepaald aan de hand van de Duurzaam Veilig filosofie. Hier zijn functie, vorm en gebruik van de weg in evenwicht. Aanpassingen aan de weginrichting kunnen impact hebben op de aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten. Uitgangspunt hierbij is de nood- en hulpdiensten kunnen voldoen aan de wettelijke aanrijtijden.

Bij de inrichting van de wegen is er specifieke aandacht voor voorzieningen met kwetsbare doelgroepen, zoals scholen.

## 6.3 Stimuleren duurzame mobiliteit

- **Het stimuleren van fietsgebruik.**

Niet alleen vanuit verkeersveiligheid maar ook vanuit duurzaamheid wil de gemeente het gebruik van de fiets stimuleren. Minder gebruik van fossiele brandstoffen en meer gebruik van de spierkracht met actieve mobiliteit van de mens is duurzamer en ook goed voor de gezondheid van de mens. Het gaat hierbij zowel om de gewone fiets als allerlei andere type elektrische fietsen zoals speed pedelecs, bakfietsen, et cetera. Om het fietsgebruik te stimuleren dient er meer ruimte voor de fietsers te komen binnen de gemeente.

- **Het stimuleren van het gebruik van elektrische voertuigen.**

De gemeente Wijdmeren heeft in 2019 beleid ontwikkeld met betrekking tot laadpalen. Om aan de verwachte laadbehoefte in 2025 te kunnen voldoen is ingezet op een versnelling van het plaatsen van laadpalen. Aangezien de ontwikkelingen op dit gebied erg snel gaan zal dit beleid jaarlijks worden geëvalueerd. In de regio wordt ingezet op bussen op een duurzame brandstof. Tevens worden de ontwikkelingen van andere duurzame brandstoffen, zoals waterstof, op de voet gevolgd. Het gebruik van elektrische voertuigen draagt bij aan het verlagen van het geluid door wegverkeer en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het verduurzamen van de eigen voertuigen van de gemeente is hier ook onderdeel van.

## 6.4 Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn noodzakelijk

- **Garanderen bereikbaarheid voor alle inwoners.**

De gemeente is er voor alle inwoners en maakt zich dan ook hard om de bereikbaarheid met alle soorten vervoerswijzen te garanderen. Al eerder is aangegeven vooral het fietsverkeer te stimuleren. De gemeente zal ook voor het auto- en vrachtverkeer bereikbaar blijven. Het kan wel voorkomen dat de reistijd om sommige gebieden te bereiken iets toeneemt, maar de bereikbaarheid blijft bestaan. Voor het OV wordt ingezet op maatwerk, in samenhang met de regio. Het kan ook zo zijn dat buslijnen worden verlegd of bushaltes worden opgeheven. Als dat het geval is, zal ingezet worden op het goed regelen van de zogenaamde 'first en last mile' (de aansluitingen op het OV) voor alle doelgroepen, met bijvoorbeeld goede fietsvoorzieningen en een HUB-taxi. Dit met het doel om ook de bereikbaarheid van het OV zo goed mogelijk in stand te houden.

- **Garanderen toegankelijkheid voorzieningen.**

Met het garanderen van de toegankelijkheid van de voorzieningen betekent dat voorzieningen voor alle modaliteiten bereikbaar zijn. Dit betekent dat bewoners en bezoekers zowel met de auto, fiets, te voet of met het OV (HUB-taxi) naar de voorzieningen kunnen reizen. Gezien de vergrijzing binnen de gemeente is er specifieke aandacht voor de toegankelijkheid van voorzieningen voor mensen met een fysieke beperking. Ook voor het parkeren spelen enkele specifieke aandachtspunten. Voor bestaande wijken en nieuwe ontwikkelingen wordt de huidige parkeernorm beoordeeld. Bij recreatieve voorzieningen wordt maatwerk verricht, voortbordurend op het parkeerbeleid.

- **Maatwerk van het OV-aanbod.**

Ook het openbaar vervoer is duurzame mobiliteit. Meer reizigers in één voertuig en de bussen rijden binnenkort alleen nog maar elektrisch. Openbaar vervoer is in Wijdmeren (en elders in Nederland) alleen niet kostendekkend. De gemeente pleit samen met de regio Gooi en Vechtstreek bij de concessiehouders van het openbaar busvervoer (de Provincies Noord-Holland en Utrecht) voor een OV-netwerk dat voldoende dekkend is voor de gemeente. Voor de gemeente Wijdmeren staan bereikbaarheid en leefbaarheid van de dorpen voorop. De exacte invulling is maatwerk. De gemeente wil inzetten op goede verbindingen van een individueel vertrekadres naar een hogere openbaar vervoersknooppunt zoals treinstations (Hilversum, Weesp, Hollandsche Rading etcetera) en vice versa.

## 6.5 Van ambities naar maatregelen

In Deel B worden de ambities vertaald naar wensnetwerken. De resultaten van de beleidsanalyse, knelpunten analyse, de evaluatie van het huidige beleidsplan en de doelstellingen komen samen in wensnetwerken. De passende inrichting bij het wensnetwerk wordt vergeleken met de huidige weginrichting en op basis hiervan worden maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen worden per wegvak uitgewerkt in Deel C.

# DEEL B



## 7 Wensnetwerken verkeer

Op basis van de ambities doelstellingen, de huidige netwerken en de ervaren knelpunten, die zijn beschreven in Deel A, zijn de toekomstige wensnetwerken voor de verschillende vervoerswijzen in Wijdemeren opgesteld. In de wensbeelden zijn de ideale routes per vervoerswijze weergegeven met de gewenste uitgangspunten voor een optimale inrichting. In Deel C worden deze wensbeelden vergeleken met de huidige weginrichting. Waar de huidige inrichting niet voldoet worden maatregelen voorgesteld. Bij de wensnetwerken worden eerst de actieve en duurzame vormen van mobiliteit (fiets, voetganger en openbaar vervoer) behandeld en vervolgens de auto, vrachtauto en parkeren. Het flankerende mobiliteitsbeleid is opgenomen in hoofdstuk 8. Hier is voor gekozen om aan te sluiten bij de doelstelling waarin Wijdemeren inzet op leefbaarheid en duurzame mobiliteit.

### Participatie naar aanleiding van Deel A & B

In november 2021 is op verzoek van de gemeenteraad een extra gelegenheid geboden aan bewoners van de gemeente om te participeren op het Mobiliteitsplan. Naar aanleiding van Deel A & B zijn maatregelen opgesteld om de visie en wensnetwerken te realiseren. De bewoners konden aangeven of zij een maatregel wel of niet goed vonden en of ze zelf een idee voor een maatregel hadden. Een nadere toelichting op deze participatie en de reacties van de bewoners is te lezen in de bijlage 3.

Naar aanleiding van de reacties van de bewoners is het wensnetwerk voor de auto aangepast. Er is gezocht naar mogelijkheden om op termijn op meer wegen in Wijdemeren de snelheid te kunnen verlagen naar 30 km/u. Door deze snelheidsverlaging kan de leefbaarheid rondom deze wegen verhoogd worden. De aanpassingen in het snelheidsregime hebben ook invloed op het wensbeeld voor het openbaar vervoer.

In de volgende paragrafen is het uiteindelijke wensbeeld voor het openbaar vervoer en de auto beschreven.

### 7.1 Wensbeeld fiets

Wijdemeren heeft geen vastgesteld netwerk voor de fiets. De dragers van het wensnetwerk voor fietsers zijn de plannen voor de regionale hoofdfietsroutes. Deze doorfietsroutes zijn binnen de regio Gooi & Vechtstreek vastgesteld. Een overzicht van alle regionale fietsroutes is opgenomen in paragraaf 3.3. Voor de hoofdfietsroute school en de overige hoofdfietsroutes zijn de resultaten van een interne brainstorm binnen de gemeente Wijdemeren gebruikt.

In de onderstaande kaart is het wensbeeld voor de fiets weergegeven. Hierin zijn drie verschillende type fietsroutes onderscheiden, waaraan verschillende wensen worden gesteld voor de inrichting:

- Hoofdfietsroutes regio Gooi & Vechtstreek (doorfietsroutes)
  - Gewenste inrichting: vrijliggend fietspad van minimaal 3 tot 4 meter breed (2-richtingen, afhankelijk van de hoeveelheid fietsers) of 2,5 meter breed (1-richting) met asfaltverharding. Bij kruisingen met gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom wordt een rotonde geambieerd, als minimaal uitgangspunt geldt 'oversteek, geen voorrang fiets'.
  - Voor snelle fietsroutes zijn door CROW normen opgenomen voor de stopkans: de ambitie is 'geen stops', het minimumniveau is maximaal 0,4 stops per kilometer.
- Hoofdfietsroute school
  - Gewenste inrichting: fietsstraat of vrijliggend fietspad van minimaal 3,0 meter breed (2-richtingen) of 2,0 meter breed (1-richting) met bij voorkeur asfaltverharding.
- Overige hoofdfietsroutes

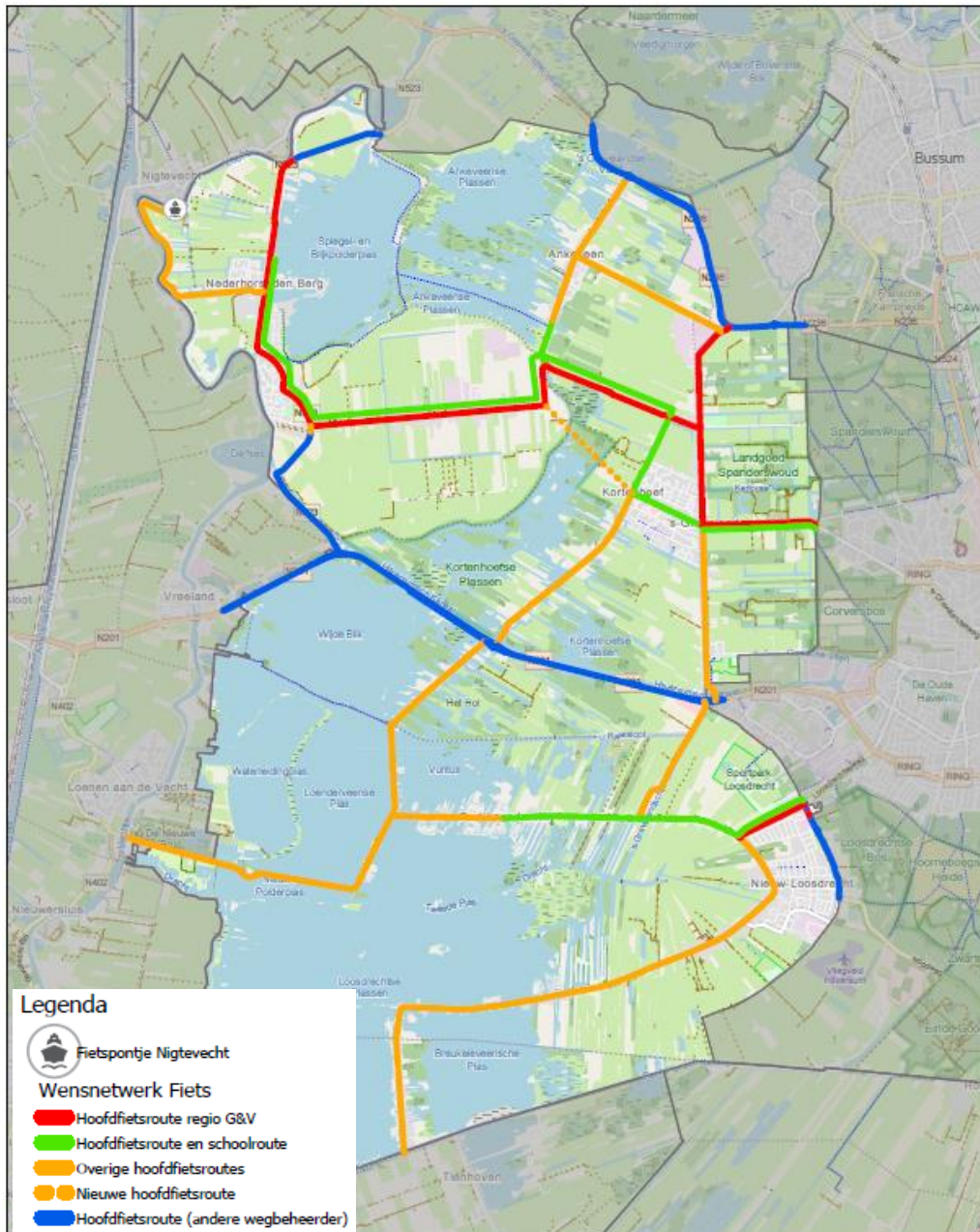
- Gewenste inrichting: fietsvoorziening (fietsstrook, fietsstraat of fietspad) waarvan de breedte en verharding bij voorkeur voldoen aan de kwaliteitseisen zoals vermeld bij een hoofdfietsroute school, maar krijgt een lagere prioriteit in het maatregelpakket. Voor fietsstroken en fietsstraten is de optimale breedte afhankelijk van de hoeveelheid verkeer en de totale verhardingsbreedte. Voor de verharding gaat de voorkeur uit naar asfalt.

Door te zorgen dat op alle hoofdfietsroutes voorzieningen komen met voldoende breedte wordt er ingespeeld op de trend dat er steeds meer verschillende type gebruikers op de fietspaden rijden. Hier rijden niet alleen mensen op gewone stadsfietsen, maar ook op een e-bike, speed pedelec of racefiets. Dankzij de brede fietsvoorzieningen is er voldoende ruimte beschikbaar voor deze verschillende type fietsers om elkaar veilig te passeren.

De verlichting langs de hoofdfietsroutes dient te voldoen aan de eisen uit het beleidsplan openbare verlichting gemeente Wijdmeren. Waar mogelijk worden de fietspaden verlicht met de verlichting vanaf de autoweg. Als dat niet mogelijk is dan wordt fietspadverlichting geplaatst. De verlichting moet voldoen aan de Richtlijn voor Openbare Verlichting ROVL-2011. Bij vervanging wordt dimbare led-verlichting toegepast.

Op de onderstaande kaart is ook de zoekrichting voor een nieuwe fietsverbinding tussen Kortenhoef en de Middenweg weergegeven. Als blijkt dat er draagvlak voor deze verbinding is dan kan deze verder worden onderzocht worden op het meest geschikte tracé en de haalbaarheid. Hierbij is ook aandacht voor de natuurwaarden van het gebied.

Een ander aandachtspunt is het fietspontje bij Nigtevecht. In combinatie met de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal zorgt de fietspont niet alleen voor een recreatieve verbinding, maar wordt deze ook gebruikt door forenzen en scholieren. In de winter zijn de vaartijden echter beperkt, waardoor de verbinding niet optimaal wordt benut. Door de vaartijden buiten het hoogseizoen te verruimen kan de verbinding het hele jaar door worden gebruikt.



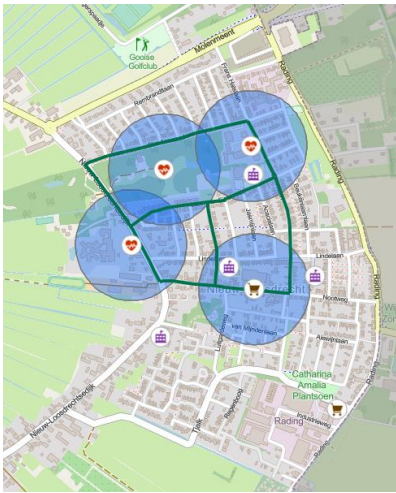
Figuur 23: Wensnetwerk fietsverkeer.

In deze kaart zijn de regionale hoofd fietsroutes die op het grondgebied van Wijdmeren liggen, maar een andere wegbeheerder hebben met een blauwe lijn aangegeven. Het gaat hierbij om de fietsroute langs de N201, N236 en N523. Ook de regionale hoofd fietsroute langs de Rading is aangegeven. Het fietspad langs deze weg is in beheer bij de gemeente Hilversum.

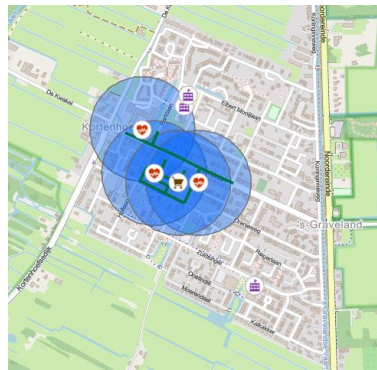
Uit de analyses in Deel A is gebleken dat de meeste hoofd fietsroutes al fietsvoorzieningen hebben, maar dat de gebruikers zorgen hebben over het veilige gebruik van de routes. Om het wensnetwerk fietsverkeer te realiseren zal in eerste instantie vooral ingezet worden op het oplossen van de bestaande knelpunten in de routes.

## 7.2 Wensbeeld voetganger

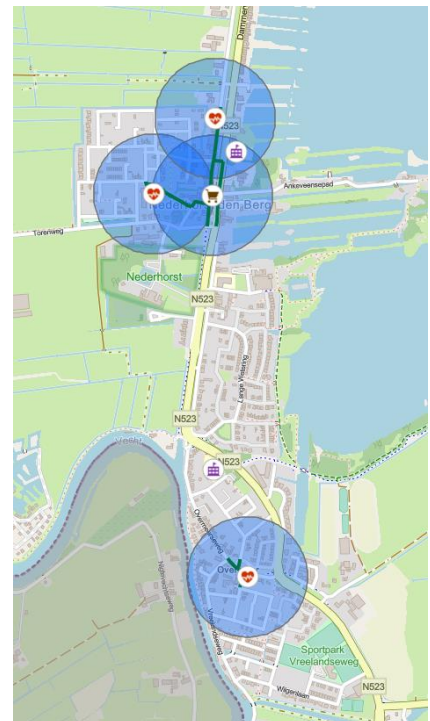
In het wensbeeld voor de voetganger wordt ingezet op het bieden van veilige looproutes bij de voorzieningen die veel bezocht worden door kwetsbare verkeersdeelnemers. Met de blauwe cirkels is een straal van 200 meter in en rondom de winkelgebieden en zorglocaties in Wijdemeren in beeld gebracht. Op basis van deze gebieden zijn de hoofdroutes voor voetgangers bepaald. Op deze hoofdroutes komt een hoger onderhoudsniveau, namelijk niveau A. Hierdoor wordt er op deze routes meer geïnvesteerd in het onderhouden van de trottoirs, waardoor deze bijvoorbeeld egaal blijven en er geen hobbels ontstaan. Hierbij wordt ook rekening gehouden met het groen rondom de trottoirs door beplanting te kiezen die niet via de wortels trottoirs beschadigt. Bij het groen wordt er ook op gelet dat dit niet over de voetgangersroutes hangt. Er wordt op de hoofdroutes onderzoek gedaan naar de geschiktheid voor gebruik met de rollator of rolstoel van deze routes.



Analyse voetganger Nieuw-Loosdrecht.






Analyse voetganger Kortenhoef.




Analyse voetganger Nederhorst den Berg.

### Legenda

#### Voetgangervoorzieningen

-  Basisschool
-  Winkelgebied
-  Zorg

#### Hoofdnetwerk voetgangers

-  Hoofdroute voetganger

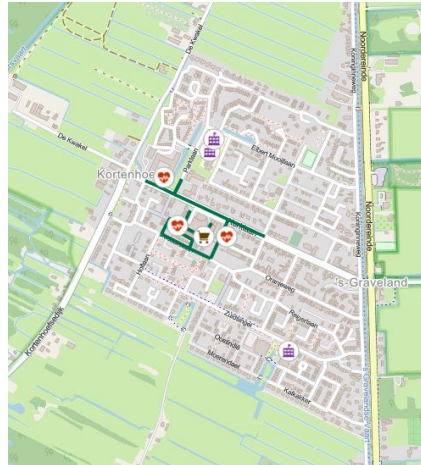
#### Buffer 200 meter voetgangervoorzieningen



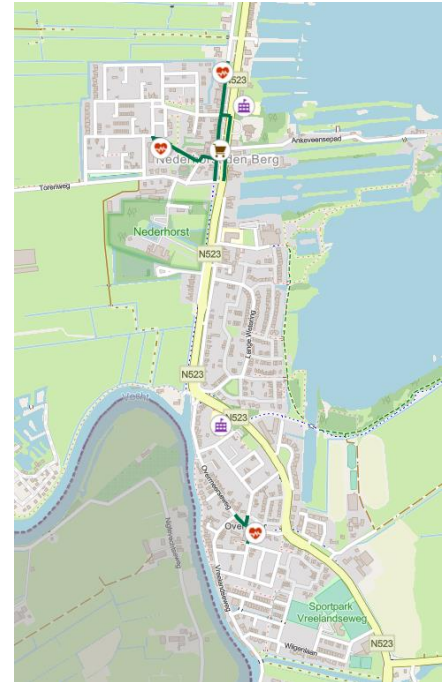
Figuur 24: Legenda analyse voetganger (per kern).



Wensbeeld voetganger  
Nieuw-Loosdrecht.






Wensbeeld voetganger Kortenhoef.




Wensbeeld voetganger Nederhorst den Berg.

#### Legenda

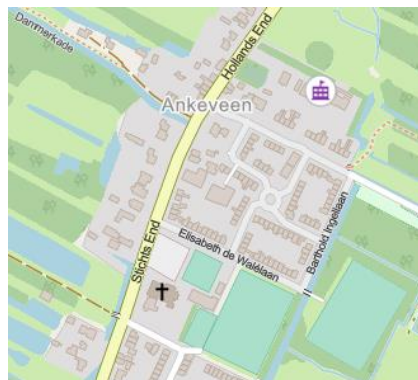
##### Voetgangersvoorzieningen

-  Basisschool
-  Winkelgebied
-  Zorg

##### Hoofdnetwerk voetgangers

-  Hoofdroute voetganger

##### Buffer 200 meter voetgangersvoorzieningen



Wensbeeld voetganger Ankeveen.

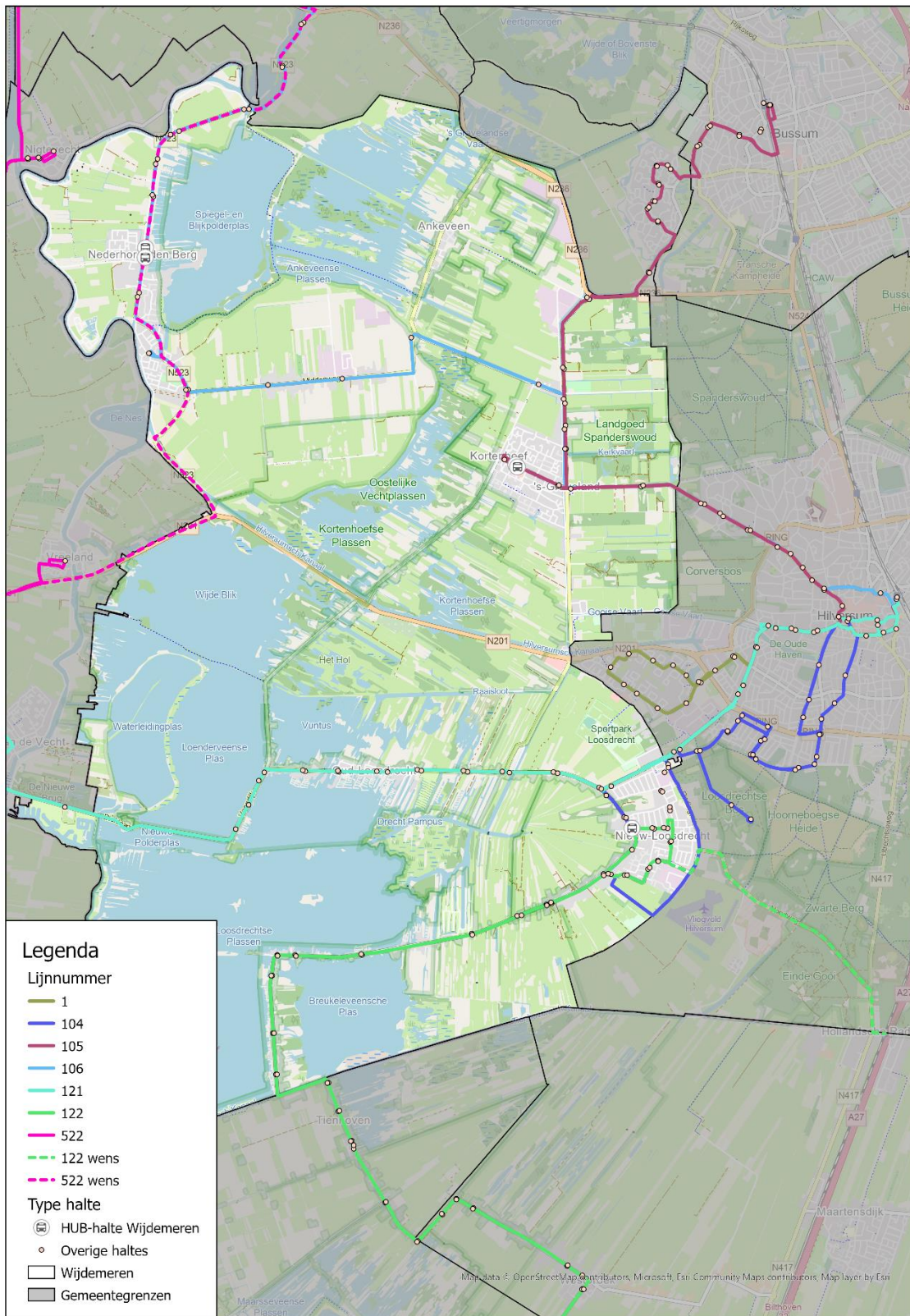
Figuur 25: Wensbeeld voetganger.

Op de kaarten met de wensnetwerken voor voetganger zijn ook de scholen in Wijdmeren weergegeven. Binnen de schoolomgeving moeten veilige, toegankelijke en herkenbare voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn. In Ankeveen ligt een basisschool, maar geen winkelgebied of zorglocatie. Vandaar dat in de kaart alleen de schoolomgeving is weergegeven en geen hoofdroute voor voetgangers is bepaald op basis van de cirkels.

Bij het opstellen van de hoofdroutes voor voetgangers is uitgegaan van de directe omgeving van voorzieningen, maar niet gekeken naar de wegcategorisering. Langs gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom waar sprake is van vraag naar voetgangersverbindingen is een trottoir gewenst. Dit dient onderzocht te worden. Ontbrekende trottoirs komen in Deel C als maatregel terug.

## 7.3 Wensbeeld openbaar vervoer

Op het wensbeeld voor openbaar vervoer heeft de gemeente Wijdmeren invloed door te lobbyen bij de concessieverleners. Uiteindelijk bepalen de concessieverleners welke eisen en routes in het OV-netwerk worden opgenomen. In het wensbeeld openbaar vervoer zijn de huidige routes opgenomen en zijn enkele gewenste uitbreidingen van het netwerk met stippellijnen op de kaart weergegeven.



Figuur 26: Wensnetwerk openbaar vervoer.

De belangrijkste inzet van de gemeente Wijdmeren is om met de concessieverleners te zorgen voor voldoende dekkend openbaar vervoer binnen de gemeente. Waar mogelijk worden optimalisaties in de routes doorgevoerd. Zo rijdt lijn 106 vanaf januari 2020 via de Middenweg, waardoor Ankeveen beter bereikbaar is geworden met het openbaar vervoer. Hiervoor zijn ook goede voorzieningen bij de halte op het Stichts End gewenst. Daarnaast zijn er andere optimalisaties in het netwerk mogelijk, maar voor de haalbaarheid is nader onderzoek noodzakelijk het gaat hierbij om:

- Het doortrekken van lijn 122 naar station Hollandsche Rading
- Een streeklijn busverbinding tussen Hilversum en Uithoorn via de N201. Mogelijk kan deze verbinding op de lange termijn uitgroeien tot een HOV-lijn.

Een belangrijk uitgangspunt bij deze onderzoeken is dat deze extra verbindingen niet ten koste mogen gaan van het lokale openbaar vervoer binnen de gemeente. Afhankelijk van de grootte van het aantal reizigers moet de meest passende vorm van openbaar vervoer worden gekozen, waarbij de opbrengst het meest in verhouding staat met de kosten.

Als gevolg van de snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u in het wensbeeld auto op de routes van lijn 104 en 122, gaan deze buslijnen in de toekomst mogelijk via een andere route rijden. Zo kan het bijvoorbeeld zijn dat lijn 104 via de Rading, de Molenmeent en de Nieuw-Loosdrechtsedijk gaat rijden in plaats van door de kern Nieuw-Loosdrecht. De exacte gevolgen van de snelheidsverlaging voor de routes zijn op dit moment nog niet bekend, waardoor het onbekend is of de route van lijn 122 ook aangepast moet worden. De alternatieve route van lijn 122 kan onderdeel worden van de nieuwe Utrechtse concessie. Lijn 104 moet binnen de bestaande concessie van Noord-Holland geregeld worden.

In de concessie voor Gooi & Vechtstreek is vervoerders gevraagd om de potentie van het bedienen van toeristische locaties, zoals de Loosdrechtse Plassen, te bedienen. Mogelijk zorgt dit ook in Wijdmeren voor extra openbaar vervoer in de zomer of gedurende het jaar.

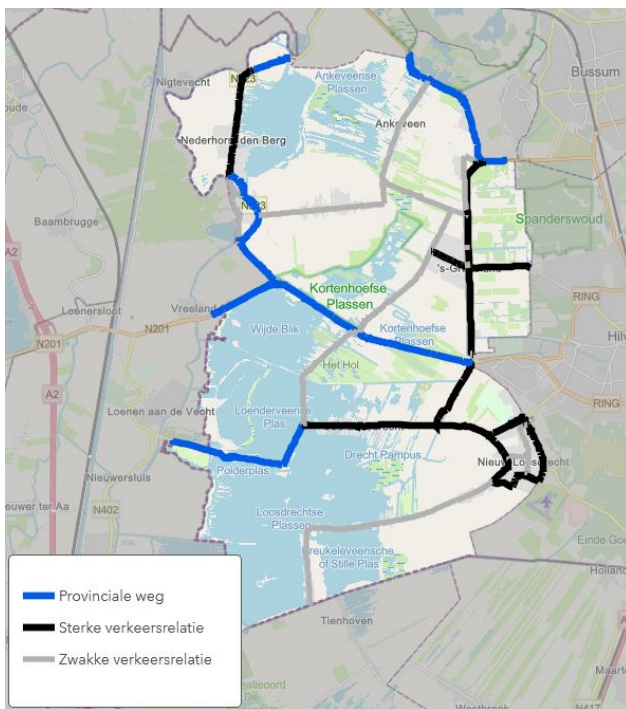
Een ander belangrijk uitgangspunt bij het wensnetwerk openbaar vervoer is dat er wordt ingezet op de first- en last mile rondom de haltes. Dit sluit aan bij het project Knooppuntontwikkeling dat loopt binnen de provincie en regio Gooi & Vechtstreek. De exacte invulling van het voorzieningenniveau bij de halte is afhankelijk van de categorisering die de halte krijgt. Hiervoor zijn diverse maatregelen mogelijk die eraan bijdragen dat het openbaar vervoer bereikbaar en toegankelijk is:

- Regio- of HUB-taxi's;
- Goede fietsverbindingen van en naar de haltes;
- Veilige fietsenstallingen bij de haltes;
- Toegankelijke haltes voor alle inwoners;
- Medegebruik van de haltes mogelijk binnen de concessie Utrecht, dit is in de concessie Gooi en Vechtstreek al mogelijk

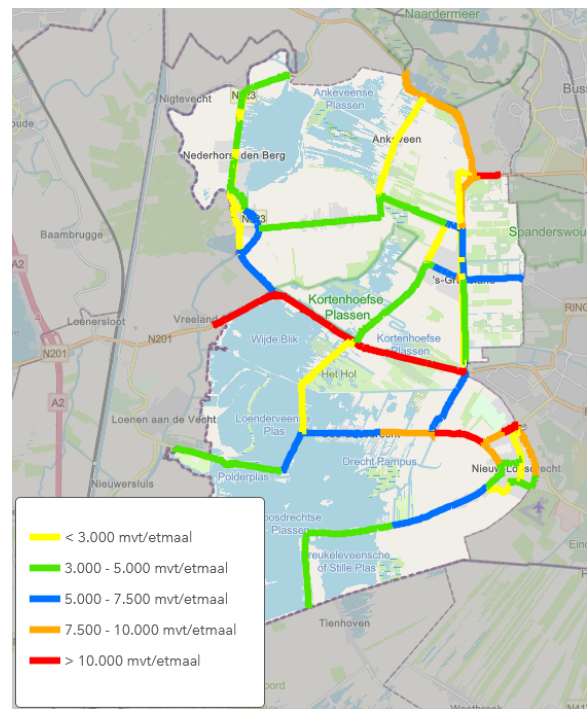
## 7.4 Wensbeeld autoverkeer

Op basis van de vastgestelde doelstellingen in Deel A is een nieuw wegcategoryeringsplan voor het autoverkeer binnen de gemeente opgesteld. Met dit wensbeeld wordt ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, terwijl de bereikbaarheid gegarandeerd blijft. Door een eenduidige functietoekenning (op basis van verkeersrelaties en het gebruik) en herkenbare inrichting (conform Duurzaam Veilig) worden functie, vorm en gebruik van de wegen in evenwicht gebracht.

In de onderstaande analysekaarten zijn de verkeersrelatie en het gebruik in 2040 (motorvoertuigen per dag, verkeersmodel) weergegeven. Voor het bepalen van de sterke en zwakke verkeersrelatie is gekeken wat de meest logische verbindingen zijn tussen de kernen in Wijdmeren en tussen de kernen en de provinciale wegen. Op deze wegen is sprake van een sterke verkeersrelatie en op de overige wegen is een zwakke verkeersrelatie.



Figuur 27: Verkeersrelaties in Wijdmeren.



Figuur 28: Gebruik wegen in 2040 (mvt/etmaal). Bron: regionaal verkeersmodel.

Op de meeste wegen met een sterke verkeersrelatie is het gebruik van de wegen relatief hoog. Toch zijn er ook enkele uitzonderingen waar weinig verkeer rijdt, maar wel een sterke verkeersrelatie is. Of omgekeerd dat er relatief veel verkeer rijdt op een weg met een zwakke verkeersrelatie. Op dit soort wegen is de verkeersrelatie leidend in het bepalen van de passende wegcategorisering. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van deze wegen.

| Functie en gebruik niet in evenwicht     | Sterke verkeersrelatie (GOW)                       | Zwakke verkeersrelatie (ETW) |
|--|--|------------------------------|
| Gebruik lager dan 5.000 mvt/etmaal (ETW) | Tjalk<br>N523/Dammerweg (gem. deel)<br>Zuidereinde |                              |
| Gebruik tussen 5.000 en 7.500 mvt/etmaal |  | Nieuw-Loosdrechtsedijk       |
| Gebruik meer dan 7.500 mvt/etmaal (GOW)  |  |                              |



Binnen Duurzaam Veilig zijn er drie verschillende wegcategorieën mogelijk: stroomwegen (niet van toepassing binnen Wijdemeren), gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Afhankelijk van de ligging binnen of buiten de bebouwde kom hoort hier een snelheidsregime bij. Een belangrijke doelstelling is om met dit mobiliteitsplan aan te sluiten bij deze systematiek.

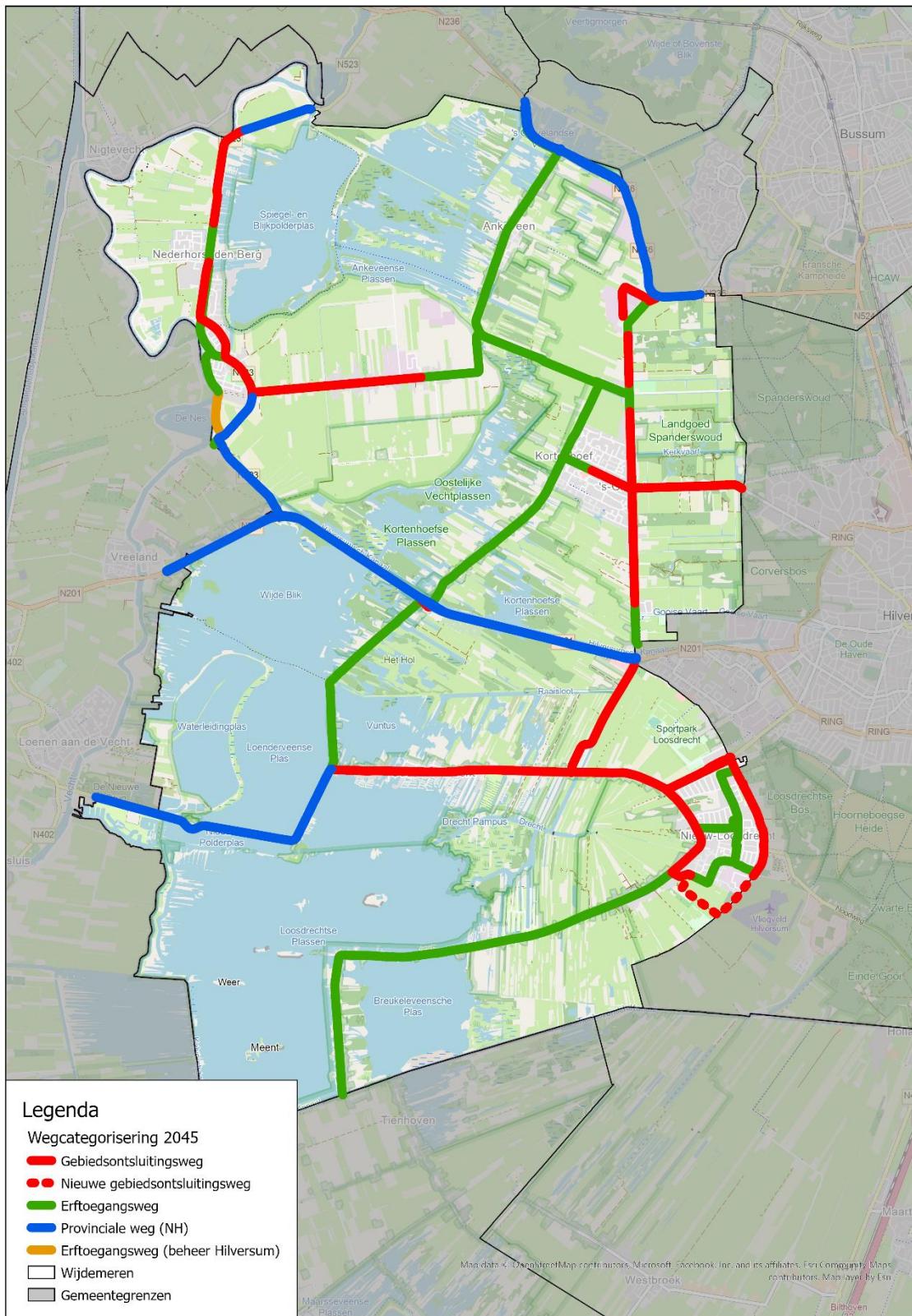
| Functie                | Komgrens      | Snelheidsregime |
|------------------------|---------------|-----------------|
| Gebiedsontsluitingsweg | Binnen de kom | 50 km/uur       |
|                        | Buiten de kom | 80 km/uur       |
| Erftoegangsweg         | Binnen de kom | 30 km/uur       |
|                        | Buiten de kom | 60 km/uur       |

In onderstaande kaart is het nieuwe wegategoriseringsplan voor Wijdemeren weergegeven. Hierbij is aansluiting gevonden bij de CROW-richtlijnen. De wegen met een sterke verkeersrelatie zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Deze wegen vormen de verbinding tussen de dorpen en de provinciale wegen en op deze wegen wordt het meeste verkeer verwacht. Door deze wegen goed in te richten als gebiedsontsluitingsweg kunnen de verschillende type weggebruikers veilig gebruik maken van deze wegen. Deze wegen liggen binnen de bebouwde kom, waardoor er een snelheidsregime van 50 km/u geldt.

Bijna alle wegen met een zwakke verkeersrelatie zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. Deze wegen liggen voor het overgrote deel ook binnen de bebouwde kom, waardoor hier een snelheidsregime van 30 km/u geldt. In de huidige situatie is de snelheidslimiet op deze wegen 50 km/u. Voordat de snelheidsverlaging doorgevoerd kan worden, moet worden voldaan aan het uitgangspunt dat er voldoende bereikbaarheid voor de hulpdiensten blijft. Een ander uitgangspunt is dat de wegen herkenbaar worden ingericht conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.

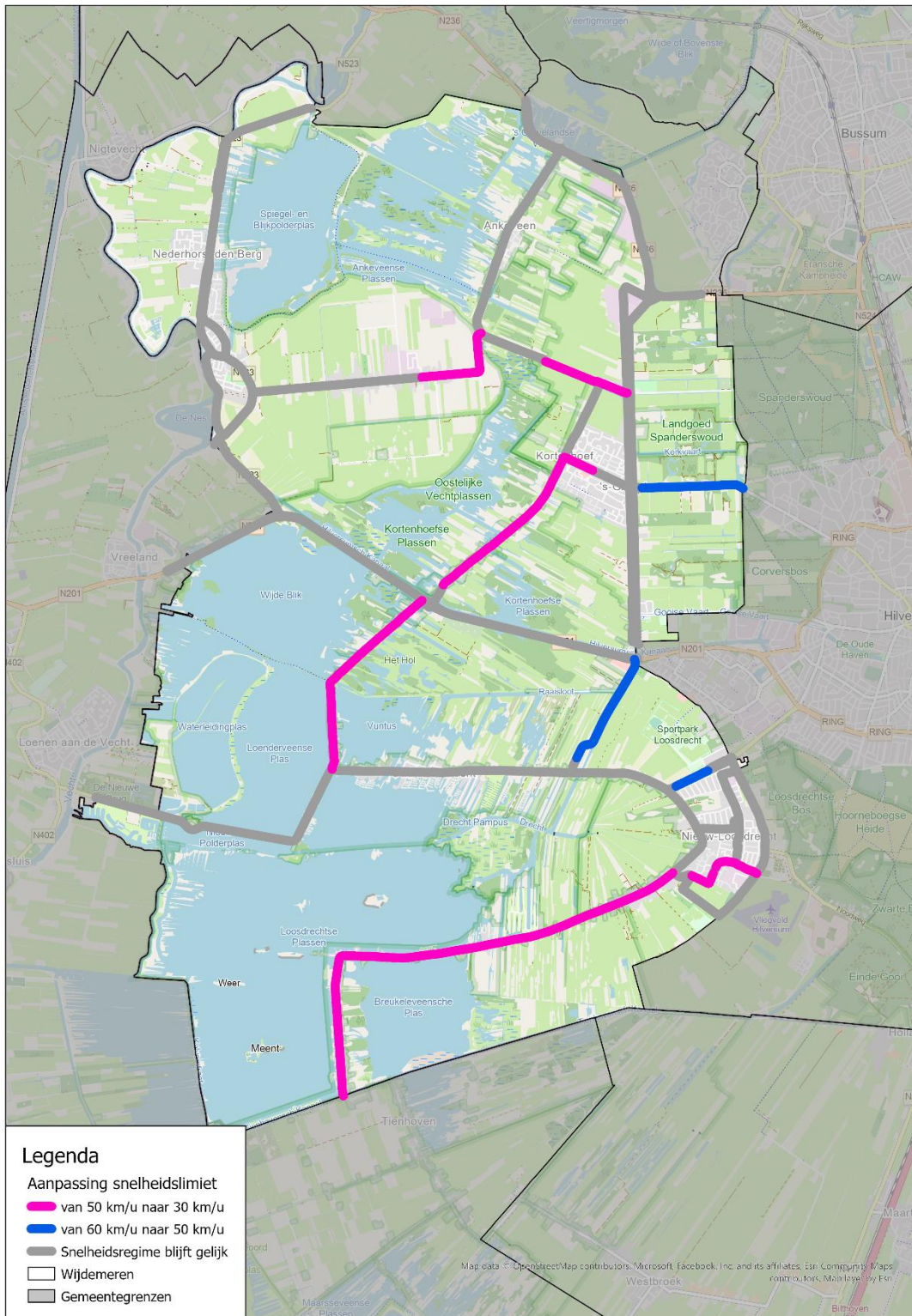
Er zijn drie uitzonderingen op het principe dat wegen met een zwakke verkeersrelatie worden gecategoriseerd als erftoegangsweg. Dat is de Middenweg tussen de N523 en het bedrijventerrein Nieuw Walden. Dit weggedeelte is een voorkeursroute voor het vrachtverkeer (zie de volgende paragraaf) en vanwege de verkeersveiligheid is het passender om deze weg als gebiedsontsluitingsweg te categoriseren. Daarnaast rijdt er ook een bus over deze weg. Het geldt ook voor Zuidereinde. Deze weg vormt de (belangrijkste) verbinding tussen Kortenhoef's Graveland en de N201 en Loosdrecht is daarmee een belangrijke verbinding, ondanks dat het gebruik net onder de 5.000 mvt/etmaal ligt. De andere uitzondering is de Nieuw-Loosdrechtsedijk tussen Boomhoek en Nieuw-Loosdrecht. Voor dit weggedeelte is recent een ontwerp opgesteld met veel participatie onder omwonenden waarbij is uitgegaan van een categorisering als gebiedsontsluitingsweg. Ook op dit weggedeelte rijdt een bus.

Alle wegen binnen de gemeente Wijdemeren die niet op de kaarten zijn weergegeven, zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg.



Figuur 29: Wegcategorisering in Wijdmeren.

De nieuwe wegcategorisering heeft op een aantal wegen een snelheidsaanpassing tot gevolg. Deze veranderingen zijn in de onderstaande kaart weergegeven. Alle wegen binnen de gemeente Wijdmeren die niet op de kaart zijn weergegeven, zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg.



Figuur 30: Aanpassing snelheidsregimes.

Voor de Molenmeent, Leeuwenlaan en de 's-Gravelandsevaartweg is ervoor gekozen om deze wegen volledig binnen de bebouwde kom te leggen. Dit zijn wegen met een sterke verkeersrelatie en een hoog gebruik, waardoor een gebiedsontsluitingsweg de passende functie is. Een snelheidsregime van 80 km/u draagt echter niet bij aan de leefbaarheid. Door deze wegen binnen de bebouwde kom te leggen kan de maximumsnelheid 50 km/u worden. De gemeente kan zelf besluiten om de komgrenzen aan te passen.

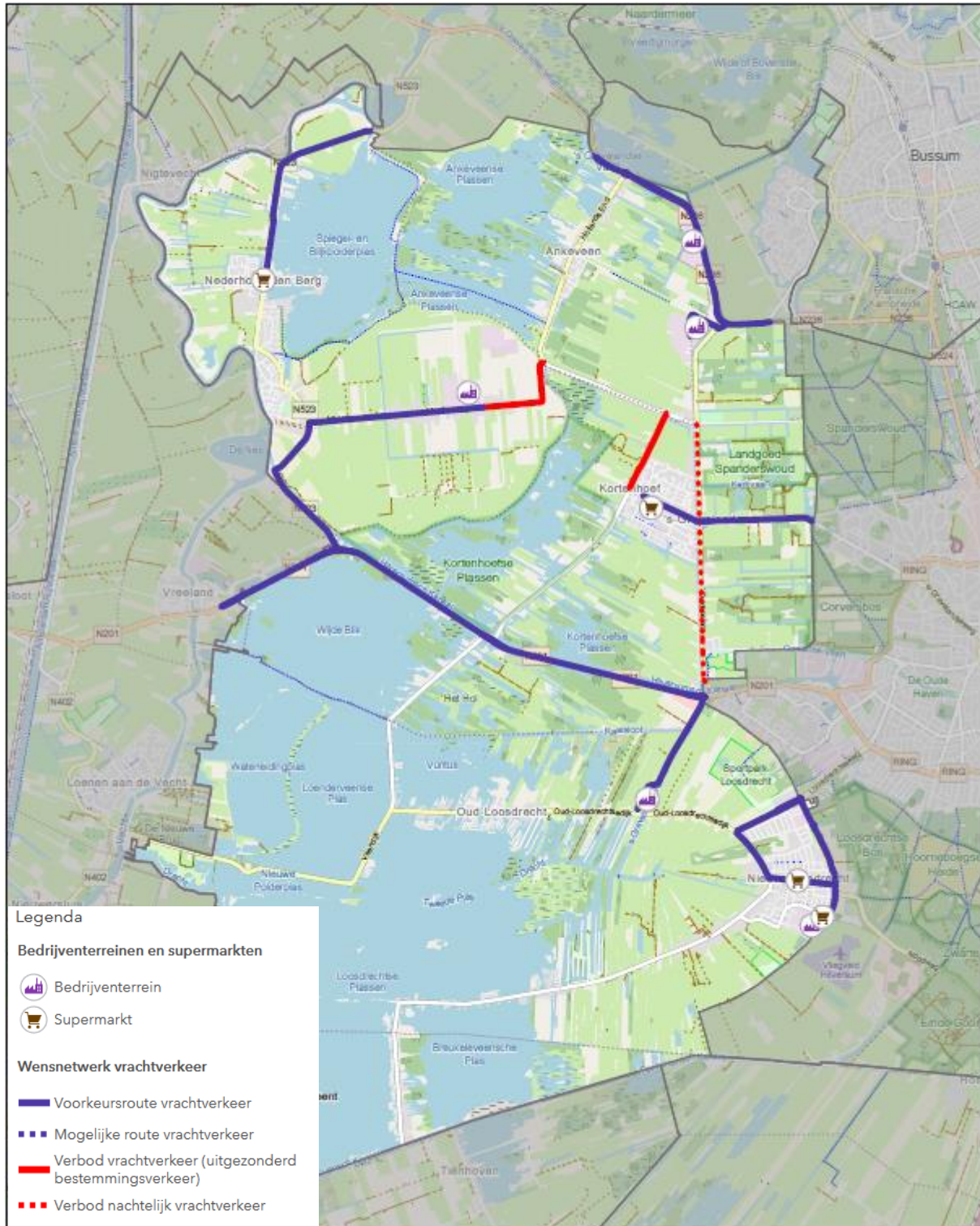
Op veel wegen met een zwakke verkeersrelatie wordt de snelheid verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. Het gaat om het oostelijke gedeelte van de Middenweg, Herenweg (Ankeveen), Kortenhoefsedijk, Moleneind, Horndijk, Breukeleveense Meentje en Herenweg (Breukeleveen). Voordat deze snelheidsverlaging doorgevoerd kan worden moet worden getoetst of de bereikbaarheid voor de hulpdiensten voldoende blijft. Door de snelheidsverlaging wordt de leefbaarheid voor de woningen direct aan deze wegen verbeterd. Daarnaast kan de langere reistijd met de auto eraan bijdragen dat mensen eerder voor de fiets kiezen.

De overige wegen, die niet specifiek op de kaart zijn weergegeven, hebben een laag gebruik en een zwakke verkeersrelatie. Deze wegen worden als erftoegangsweg gecategoriseerd met een snelheidsregime van 30 km/u (binnen de bebouwde kom) of 60 km/u (buiten de bebouwde kom).

De wegen worden zodanig ingericht dat het overgrote deel van het verkeer zich aan de geldende maximumsnelheid houdt. Hiervoor wordt gemeten of de V85 (de snelheid die 85% van het verkeer rijdt) rond de toegestane snelheid ligt. Als blijkt dat deze V85 ruim boven de geldende limiet ligt of dat er veel extreem hoge snelheden worden gemeten, dan kunnen er maatregelen worden genomen om een lagere snelheid meer af te dwingen via de inrichting van de weg.

## 7.5 Wensbeeld vrachtverkeer

In de onderstaande kaart is het wensnetwerk voor vrachtverkeer weergegeven.



Figuur 31: Wensnetwerk vrachtverkeer.

Het belangrijkste uitgangspunt bij het opstellen van het netwerk voor vrachtverkeer is dat vrachtverkeer vanaf de grootste industrieterreinen en winkelcentra zo snel mogelijk naar de provinciale wegen wordt geleid. De provinciale wegen zijn het beste ingericht om vrachtverkeer te verwerken. Ook kleinere locaties, zoals de bedrijven aan de Reeweg en het toekomstige bedrijventerrein bij Ter Sype zijn aangesloten op dit netwerk. Om het gebruik van dit netwerk te stimuleren wordt er een vrachtverbod ingesteld op het oostelijk deel van de Middenweg. Dit levert vrijwel geen extra reistijd op voor vrachtverkeer. De vrachtverboden kunnen met digitale hulpmiddelen worden gehandhaafd.

Om de overlast door nachtelijk vrachtverkeer te verminderen is in het wensbeeld een verbod voor nachtelijk vrachtverkeer op het Noordereinde en Zuidereinde opgenomen. Op deze route zijn hierover de meeste klachten. Het Noordereinde ten noorden van de Herenweg is uitgezonderd van dit verbod, omdat Ankeveen anders niet bereikbaar is voor vrachtverkeer in de nacht. Dit komt door een aslastbeperking op de Kooibrug. Op de overige wegen komen geen verboden voor vrachtverkeer, omdat de bestemmingen voor vrachtverkeer bereikbaar moeten blijven.

## 7.6 Wensbeeld parkeren

In het wensbeeld parkeren speelt de discussie waar de schaarse ruimte aan besteed wordt: wordt er gekozen voor leefbaarheid (meer ruimte voor langzaam verkeer en groen) of toegankelijkheid met de auto (inclusief parkeren)? Doordat openbaar vervoer binnen Wijdmeren geen goed alternatief is voor de auto, is de autoafhankelijkheid binnen de gemeente hoog.

### Parkeernormen

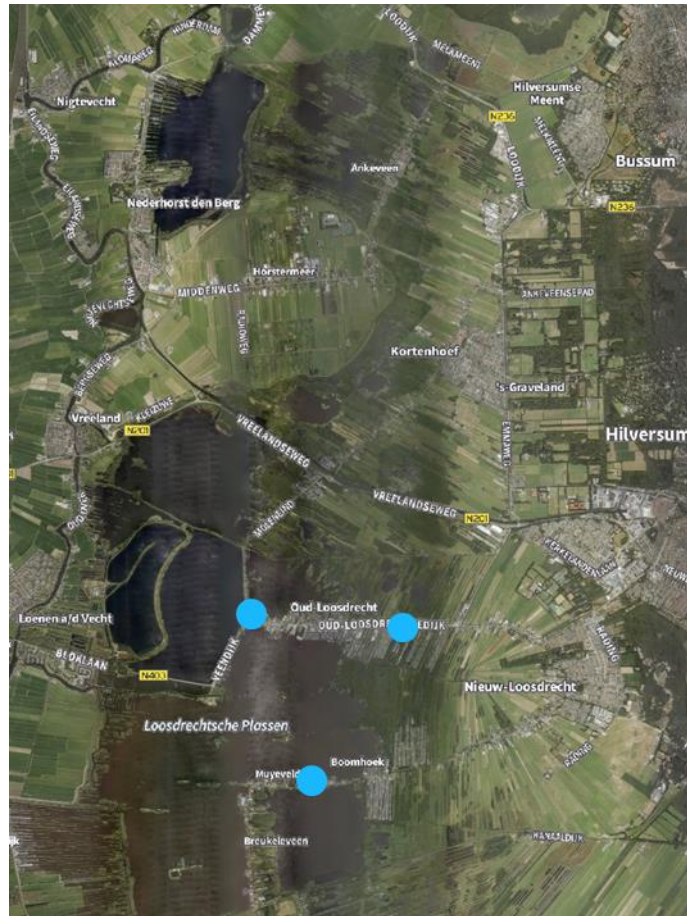
Het parkeerbeleid van de gemeente Wijdmeren heeft als doel om bij te dragen aan de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het voorkomen van parkeeroverlast. De gemeente wil dit bereiken door de parkeernormen actueel te houden, hanteerbare beleidsuitgangspunten te formuleren voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente en daar waar mogelijk parkeerproblemen in de woonwijken op te lossen. Om in kaart te brengen of de hoeveelheid parkeerplaatsen in de woonwijken voldoet is nader onderzoek nodig. Als blijkt dat er teveel parkeerplaatsen zijn, kan er meer ruimte voor groen worden gemaakt en andersom.

Bij de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen wordt uitgegaan van de locatie waar het gebied zich bevindt: in de kern of het buitengebied. De typering voor de kern past bij de locatie, maar voor het buitengebied kan bij een actualisatie van de parkeernormen voor een lagere norm worden gekozen. Een ander aandachtspunt bij de actualisatie van het parkeerbeleid is dat er meer differentiatie komt in de prijscategorieën voor de woningen. In de CROW-kencijfers zitten hiervoor meer typering dan nu zijn opgenomen in de parkeernormen van Wijdmeren. Een ander verbeterpunt is dat er bij voorzieningen onderscheid gemaakt moet worden in het aandeel parkeerplaatsen voor bezoekers. Deze bezoekersparkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk zijn.

### Parkeren recreatieverkeer

De meeste parkeerproblemen ontstaan op de zomerse en winterse piekdagen als veel recreanten Wijdemeren 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.

Bij de Zuwe zijn op zomerse dagen regelmatig parkeer- en bereikbaarheidsproblemen. Op deze locatie langs de provinciale weg N201 dient samen met de provincie gezocht te worden naar een adequate oplossing op drukke zomerdagen.



Figuur 32: zoeklocaties toeristische overstaplocaties (blauwe stippen).

### Blaauwe zone

In Wijdemeren is een blauwe zone bij het winkelgebied de Nootweg in Nieuw-Loosdrecht. De effectiviteit van deze blauwe zone wordt periodiek geëvalueerd. Bij de Meenthof in Kortenhoef kan een blauwe zone bijdragen aan het verminderen van de parkeerdruk. Bij het winkelcentrum in Nederhorst den Berg is geen sprake van een dermate hoge parkeerdruk dat het wenselijk is een blauwe zone in te stellen.

Een blauwe zone biedt geen goede oplossing voor de problematiek op zomerse en winterse piekdagen. In een blauwe zone is de tijdsduur waarbinnen geparkeerd kan worden beperkt, terwijl de recreatieve bezoekers hier juist langer willen staan.

### Betaald parkeren

Binnen Wijdemeren komt betaald parkeren momenteel niet voor. Het invoeren van betaald parkeren in gebieden met een hoge parkeerdruk kan de parkeerdruk verlagen. Het risico van betaald parkeren is dat er overlast ontstaat aan de randen van het gebied waarbinnen betaald moet worden voor het parkeren. Daarnaast dient de gemeente een vergunningensysteem en handhavingssysteem op te zetten. De verwachting is dat de baten van het invoeren van betaald parkeren niet opwegen tegen de kosten. Aangezien de parkeeroverlast vooral ontstaat door recreatieve bezoekers is het gastvrijer om te investeren in parkeerterreinen buiten de dorpen. Mochten deze terreinen onvoldoende gebruikt worden dan is het een optie om alsnog te overwegen betaald parkeren in te voeren.

### **Fiets parkeren**

Op de zomerse dagen ontstaan er op diverse locaties ook problemen met het fiets parkeren. Zeker in combinatie met de toeristische overstaplocaties, waar bezoekers van de auto kunnen overstappen op de fiets, is het gewenst om geschikte fietsenstallingen, dichtbij de bestemming, te realiseren.

### **Vrachtwagen parkeren**

In de huidige situatie is het vrachtwagen parkeren binnen de gemeente Wijdmeren niet goed gereguleerd. Het is gewenst om dit beter te organiseren zodat de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid geborgd blijven. De zoeklocatie voor het vrachtwagen parkeren ligt op de bedrijventerreinen.



## 8 Flankerend beleid

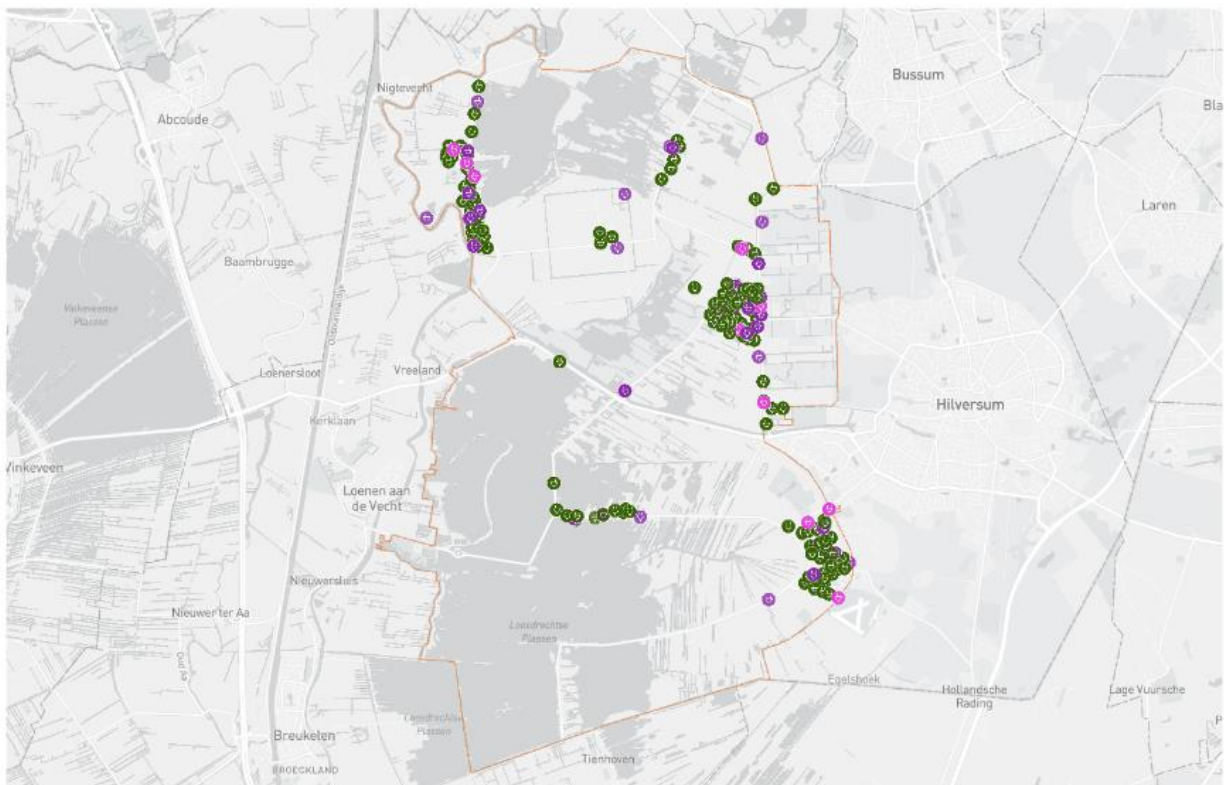
Flankerend aan de gewenste netwerken per vervoerswijze is het eveneens wenselijk om beleid te maken op onderwerpen die meerdere vervoerswijzen overlappen. In de volgende paragrafen worden de volgende onderwerpen behandeld:

1. Duurzaamheid
2. Verkeersveiligheid
3. Omgevingswet




### 8.1 Duurzaamheid

#### Laadpalen

In deel A is reeds beschreven dat de huidige trend laat zien dat het aantal elektrische auto's toeneemt (5.1 groene trend). Dit heeft tot gevolg dat de vraag naar het aantal benodigde laadvoorzieningen eveneens toeneemt. De huidige situatie is dat dit vraagafhankelijk afgehandeld wordt, maar aanbieders kunnen op basis van de verwachte vraag ook zelf laadpalen plaatsen. Dit kan op basis van het verbruik van bestaande laadpalen (datagesturd) of pro-actief als de gemeente graag wil dat er laadpalen komen bij bepaalde voorzieningen.



#### Legenda

-  Geplande laadpalen
-  Wordt gerealiseerd
-  Bestaande laadpalen

Figuur 33: Overzicht huidige en geplande laadpalen (conceptkaart laadpalenbeleid).

Doordat het aantal elektrische voertuigen zal toenemen, is het ongewenst dit ad-hoc beleid voort te zetten. Een combinatie van deze strategieën heeft het meeste effect: gebieden waar nu nog geen laadpaal staat kunnen vraaggestuurd bediend worden. Gebieden waar nu al laadinfrastructuur aanwezig is kunnen datagestuurd bediend worden, en op strategische locaties die de gemeente belangrijk vindt (het gemeentehuis, de bibliotheek of toeristische locaties) kan de gemeente proactief laadinfra laten plaatsen. Een overzicht van deze locaties is opgenomen in Figuur 33. Mogelijk kan de plaatsing van laadpalen gecombineerd worden met zonnepanelen op parkeerplaatsen.

### **Waterstof**

Een andere duurzame brandstof is waterstof. Met name voor het zware verkeer is waterstof een interessante brandstof dan elektrisch rijden, omdat voor waterstof geen accu's nodig zijn. Op dit moment is waterstof nog beperkt beschikbaar in Nederland, maar de gemeente Wijdmeren volgt de nationale en regionale ontwikkelingen om mogelijk het netwerk van waterstof tankstations uit te breiden.

### **Mobiliteitsmanagement**

In hoofdstuk 5.2 (blauwe trend) is beschreven dat er allerlei verschillende ontwikkelingen zijn in de toekomst welke leiden tot verbetering van alternatieven voor de auto. Met name vanuit de digitale ontwikkelingen is de verwachting dat nieuwe producten zoals Mobility as a Service (MaaS) multimodale reizen (bijvoorbeeld park&bike, fiets/auto) makkelijker maakt. Het is van belang dat de gemeente deze ontwikkelingen volgt en deze tijdig oppikt indien deze voor de situatie in Wijdmeren nuttig kunnen zijn.

Daarnaast zijn er kansen om in te spelen op mobiliteitsmanagement. Dit door afspraken te maken over de (beïnvloeding van) mobiliteit van werknemers en/of bezoekers van bedrijven, hotspots, evenementen, bouwplaatsen, etc. Ook bij eventuele toekomstige ontwikkelingen kunnen op dit vlak aanvullende afspraken gemaakt worden.

### **Deelauto's, deelfietsen en deelscooters**

Momenteel zijn er diverse initiatieven voor deelauto's in de gemeente Wijdmeren (zie hoofdstuk 2) maar ook deelfietsen en deelscooters in omliggende gemeenten als Hilversum. De gemeente Wijdmeren blijft deze initiatieven faciliteren, en scherpt waar nodig de APV aan om overlast te voorkomen. Deelauto's kunnen een goed alternatief zijn voor het openbaar vervoer.

## **8.2 Verkeersveiligheid**

### **Schoolzones**

Het inrichten van duidelijk herkenbare schoolzones op de wegen rondom de scholen is vanuit verkeersveiligheid wenselijk. Door de schoolzones herkenbaar en uniform in te richten is het voor iedereen duidelijk wanneer hij of zij zich in een schoolzone bevindt. Dit is ook benoemd bij het wensbeeld voetgangers. Nieuwe schoollocaties kunnen alleen langs 30 km/u wegen worden ontwikkeld.

### **Jongeren**

Door het ondersteunen van educatieve- en voorlichtingsactiviteiten kan de gemeente, naast infrastructurele maatregelen, een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. De gemeente Wijdmeren kan dit bewerkstelligen door het stimuleren van educatie en voorlichtingen op scholen via bijvoorbeeld verkeersouders, aanvullend op de schoolzones in de vorige paragraaf. Voor campagnes en maatregelen wordt aansluiting gezocht bij Veilig Verkeer Nederland (VVN), de regio Gooi & Vechtstreek en de provincie Noord-Holland.

### Ouderen

In paragraaf 2.4 is geconstateerd dat Wijdmeren een toenemend aantal ouderen kent. Vanuit die optiek is het ook zinvol om het aanbod educatiepakketten voor ouderen te stimuleren. Voor campagnes en maatregelen wordt aansluiting gezocht bij VVN, de regio en provincie.

## 8.3 Omgevingswet

In paragraaf 3.1 is ingegaan op de nieuwe omgevingswet. Deze wet heeft gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere burgers te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de burger aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming.

De nieuwe omgevingswet is toe te passen op de mogelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld de herinrichting van wegen en de inbreidingslocaties van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet per 1 januari 2023, maar ook daarvoor kan de gemeente ervoor kiezen om de burger meer te laten participeren in projecten.

# DEEL C

## 9 Uitvoeringsprogramma

### 9.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de uitvoeringsmaatregelen voor realisatie van de wensnetwerken zoals beschreven in hoofdstuk 7. De maatregelen zijn bepaald door de wensbeelden van de verschillende modaliteiten te confronteren met de huidige verkeerssituatie. Is hier een grote discrepantie dan resulteert dit een maatregel. Deel A en deel B van dit mobiliteitsplan vormen dan ook de basis van het uitvoeringsprogramma. Bij het nemen van maatregelen kiest de gemeente Wijdmeren voor **(verkeers) veiligheid en leefbaarheid op een duurzame manier**. In dit mobiliteitsplan is dit uitgewerkt in het:

- verbeteren van fietsvoorzieningen en daarmee stimuleren fietsgebruik;
- veilige en toegankelijke looproutes rond voorzieningen;
- maatwerk van het OV-aanbod;
- herkenbare veilige inrichting van de (lint) wegen met snelheidsverlagingen op meerdere wegen voor een leefbare woonomgeving;
- stimuleren gebruik van elektrische voertuigen.

waarbij bereikbaarheid een voorwaarde is. Naast de toegankelijkheid dienen ook de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten gewaarborgd blijven.

Dit heeft geresulteerd in een uitvoeringsprogramma van 68 maatregelen. Het volledige uitvoeringsprogramma is opgenomen als bijlage 4. Om prioriteiten te kunnen geven aan de verschillende maatregelen zijn per maatregel verschillende kenmerken op een rij gezet. Ten eerste zijn de maatregelen gebundeld naar dorp. Van oudsher bestaat de gemeente Wijdmeren uit meerdere dorpen en voor de overzichtelijk zijn de uitvoeringsmaatregelen dan ook gerangschikt per dorp. Hieronder is aangegeven hoeveel maatregelen per dorp zijn benoemd:

- Nederhorst den Berg (10)
- Ankeveen (2)
- Kortenhoef (10)
- 's-Graveland (5)
- Oud-Loosdrecht (6)
- Nieuw-Loosdrecht (17)
- Boomhoek, Muyevelt, Breukeleveen (1)

Daarnaast zijn er 17 algemene maatregelen die voor de hele gemeente Wijdmeren gelden. Vervolgens is benoemd onder welk thema of thema's de maatregel geschaard kan worden. Dit betreffen de thema's fiets, voetgangers (toegankelijkheid, veiligheid en openbaar vervoer. Ook een belangrijk thema is de wegcategorisering/leefbaarheid dat zich in het mobiliteitsplan manifesteert in een snelheidsverlaging. Daarnaast zijn thema's benoemd als vrachtverkeer, auto en parkeren. Deze thema's zijn mede bepaald naar aanleiding van de reacties van inwoners op de online knelpunten inventarisatie en de online participatie. De meeste reacties in de online knelpunten inventarisatie gingen over **snelheid, fietsverkeer en verkeersveiligheid**. Op de specifieke locaties die het meest genoemd zijn in de inventarisatie worden maatregelen voorgesteld. Uit de participatie over de wensbeelden en de voorgestelde maatregelen kwamen wederom veel reacties binnen over de **snelheid** en specifieke wegen als de Kortenhoefsedijk, Noordereinde, Zuidereinde en de Nieuw-Loosdrechtsedijk. In bijlage 3 zijn de belangrijkste resultaten van de participatie weergegeven.

Daarnaast zijn voor alle maatregelen diverse aspecten in beeld gebracht. Er is gekeken op welke vervoerswijzen (fiets, voetganger, OV, auto, vrachtverkeer) de maatregel effect heeft. Om de haalbaarheid van een aantal maatregelen te onderzoeken is van een aantal wegen een schematisch dwarsprofiel

gemaakt<sup>4</sup> (zie bijlage 5). Daarnaast is bepaald op welke termijn de maatregel gerealiseerd kan worden, korte termijn (KT), middellange termijn (MLT) en lange termijn (LT).

De prioriteit van de maatregelen is vervolgens bepaald door de maatregelen in te delen naar hoge prioriteit (1), middelhoge prioriteit (2), middellange prioriteit (3) en lage prioriteit (4). De projecten met de hoogste prioriteit zijn noodzakelijk om de doelstellingen (nadruk op veilig en duurzaam) te halen en zijn qua kosten, realisatietermijn en inpassing enigszins haalbaar. Veel van deze maatregelen betreffen dan ook veiligheids-, fiets- en voetgangersprojecten. De prioritering van de maatregelen kan worden gebruikt bij het opstellen van de jaarlijkse begroting en het Investeringsprogramma (IP). Dat een maatregel prioriteit 1 heeft gekregen kan ook betekenen dat de urgentie duidelijk naar voren is gekomen in de verschillende gesprekken met klankbordgroep leden, projectgroep leden, bestuurders en de raadscommissie of de bewonersparticipatie. De projecten met middelhoge prioriteit dragen ook substantieel bij aan de doelstellingen en zijn meer verdeeld over de andere thema's. Hier vallen bijvoorbeeld de projecten met betrekking tot de snelheidsverlaging onder. De maatregelen die vallen onder prioriteit 3 en 4 zijn de projecten die bijdragen ook aan het realiseren van de doelstellingen, maar is ook zijdelings rekening gehouden met beschikbare budgetten. Binnen de groep maatregelen met prioriteit 1 is geen onderlinge prioriteit aangegeven.

De lijst van maatregelen inclusief prioriteit is een momentopname van de prioriteiten zoals deze tijdens het maken van het mobiliteitsplan naar voren zijn gekomen en welke maatregelen van belang zijn om voor de toekomst (horizon 2045) een veilige, leefbare en duurzame verkeersomgeving Wijdmeren te creëren. De prioriteiten kunnen in de periode tot 2045 wijzigen door nieuwe ontwikkelingen en nieuwe inzichten.

In het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan zijn geen lopende projecten (Q1 2022) opgenomen. Lopende projecten in Q1 2022 die impact hebben op infrastructuur zijn:

- Herinrichting Nieuw-Loosdrechtsedijk – Boomhoek
- Revitalisering Meenthof
- Snelheidsverlaging Leeuwenlaan
- Aanvraag flitspaal Smidsbrug
- Voorbereiding herinrichting Prinsessenbuurt
- Maatregelen in enkele schoolomgevingen

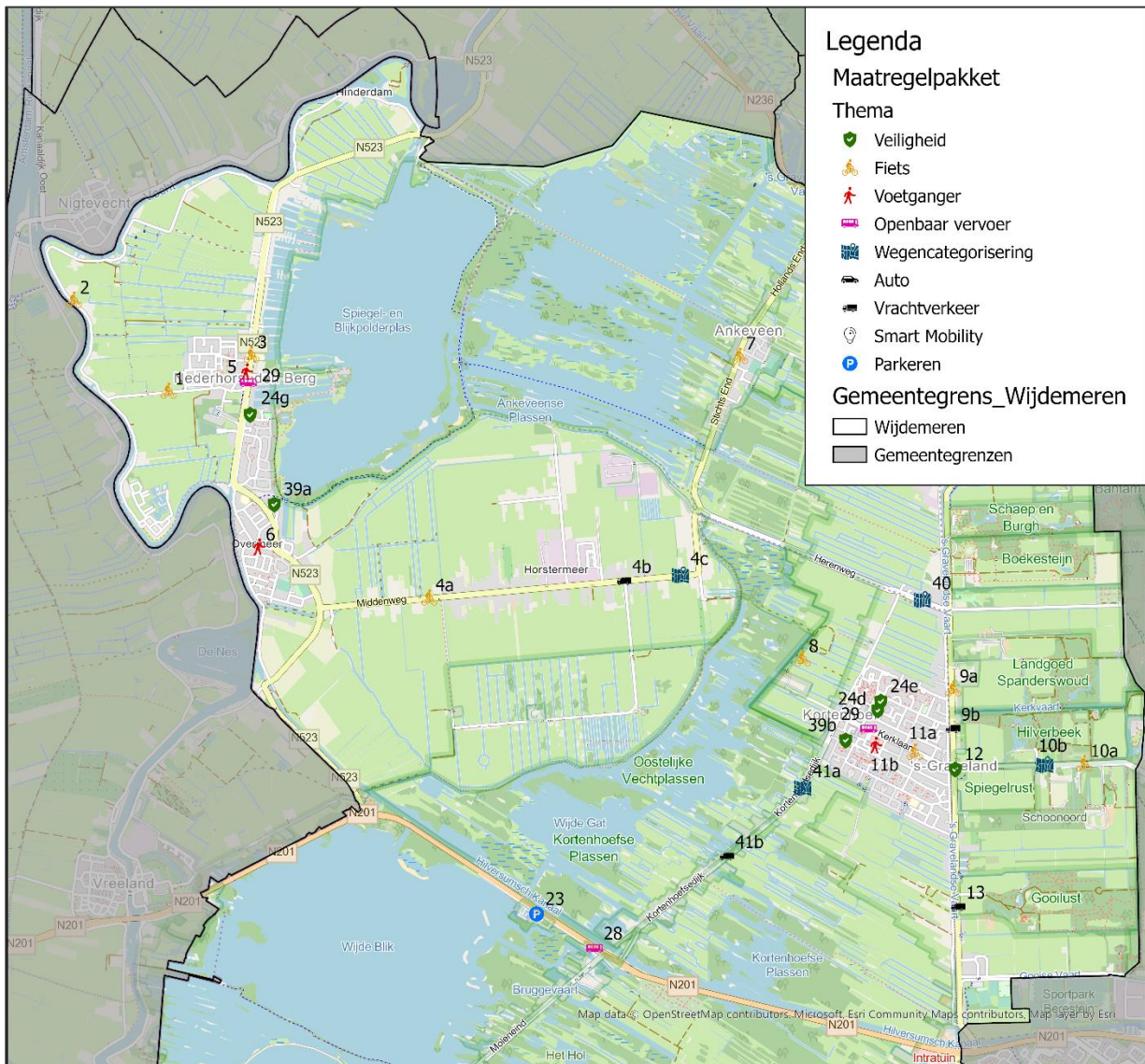
### **Lobby mogelijkheid lager snelheidsregime op (lint)wegen**

In het wensbeeld auto (paragraaf 7.4) is voor meerdere wegen voorgesteld om het snelheidsregime aan te passen. Op de meeste wegen gaat het om een snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u en op enkele wegen om een snelheidsverlaging van 60 km/u naar 50 km/u. Met name op de lintwegen heeft een verlaging van de toegestane snelheid effect op de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de dienstregeling van het openbaar vervoer. Daarom is het noodzakelijk om een lobby te starten om in overleg met de nood- en hulpdiensten en de openbaar vervoer bedrijven te komen over het mogelijk maken van snelheidsverlagingen zonder dat voor deze organisaties onoverkomelijke problemen ontstaan. Deze maatregel (46) moet daarom op korte termijn worden opgestart, zodat de afzonderlijke projecten per weg mogelijk worden gemaakt.

Op de onderstaande kaart zijn alle locatie specifieke maatregelen weergegeven. Deze maatregelen zijn in de volgende paragrafen per dorp toegelicht.

---

<sup>4</sup> Deze profielen zijn ook gebruikt voor een globale kosteninschatting van de maatregel



Figuur 34: Voorgestelde maatregelen in noordelijk deel gemeente Wijdmeren.

## 9.2 Nederhorst den Berg

Voor Nederhorst den Berg en omgeving zijn de nodige maatregelen voorgesteld om de veiligheid en fietsroutes te verbeteren. De meest ingrijpende maatregelen zijn voorgesteld op de Middenweg. Deze weg is onderdeel van het regionale doorfietsnetwerk, waarvoor het fietspad verbreed moet worden (maatregel 4a). Op het oostelijke gedeelte van de Middenweg (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).

Een andere maatregel voor de fiets in Nederhorst den Berg is dat de fietsroute richting het pontje bij Nigtevecht wordt benadrukt. Op de Torenweg (1), Eilandseweg (2) en Dammerweg (3) worden daarom fietsstroken gerealiseerd of verbreed. Met het oog op de toegankelijkheid van belangrijke voorzieningen voor de voetgangers wordt het onderhoudsniveau van de trottoirs verhoogd van C-kwaliteit naar A- (of B-) kwaliteit rond de Overmeerseweg en bij de Meerhoek. De exacte gedeeltes zijn weergegeven in paragraaf 7.2 (wensbeeld voetganger).

Voor de verhoging van de veiligheid komt er bij de Warinschool aandacht voor een veilige overstek van de Nieuw Overmeerseweg (24g) en wordt op wegen in een woongebied die geen primaire verkeersfunctie hebben de snelheid verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u (39a).

### 9.3 Ankeveen

In Ankeveen wordt met maatregel 7 de kwaliteit van de fietsinfrastructuur verbeterd. Op het Hollands End en Stichts End komen fietsstroken (rood asfalt) en streetprint. De streetprint draagt eraan bij dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer verlaagd wordt. Voor de verbetering van de leefbaarheid wordt op de Herenweg (tussen het Noorderende en de komgrens) de toegestane snelheid verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u (maatregel 40).

### 9.4 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 fietspad kan deze risico's fors verlagen. 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. In het haalbaarheidsonderzoek wordt ook gekeken naar de eigendomspositie van de gronden. Bij het ontwikkelen van de tracé(s) wordt rekening gehouden met de bestaande bebouwing. De maatregel kan gecombineerd worden met het voetpad dat onderdeel is van het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen.

De Smidsbrug is in de huidige situatie een verkeersveiligheidsknelpunt. Daarom blijft het noodzakelijk om hier maatregelen te nemen om de veiligheid en de doorstroming 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.

Op zomerse dagen en bij natuurijs is er een parkeeroverlast bij De Zuwe. Hierdoor komt de bereikbaarheid voor hulpdiensten onder druk te staan. Deze bereikbaarheid dient verbeterd te worden (maatregel 23) in combinatie met het inrichten van de doorfietsroute en het oplossen van de parkeerproblematiek op warme zomerse dagen en bij ijs (inclusief fietsparkeren mogelijk ten koste van autoparkeren). De parallelweg is een provinciale weg en het is een gemeentelijk strandje dus gezamenlijk dient een oplossing te worden gevonden. De Zuwe heeft al een TOP.

De Kortenhoefsedijk is recent opnieuw ingericht. Hierbij is een gedeelte van de dijk ingericht als 30 km/u. Aanvullend op deze herinrichting wordt de Kortenhoefsedijk volledig ingericht als 30 km/u-weg (41a). Hierdoor verbetert de leefbaarheid op de Kortenhoefsedijk. Daarnaast komt er een verbod op nachtelijke vrachtverkeer (41b). Op het Noorderende en Zuidereinde wordt ook een verbod op nachtelijk vrachtverkeer ingevoerd. Hierdoor bestaat het risico dat vrachtverkeer via de Kortenhoefsedijk gaat rijden.

Om de veiligheid te verbeteren in Kortenhoef worden bij de Curtevenneschool (24d) en De Regenboog (24e) enkele maatregelen genomen in de schoolzone. Daarnaast wordt op de wegen in woongebieden die

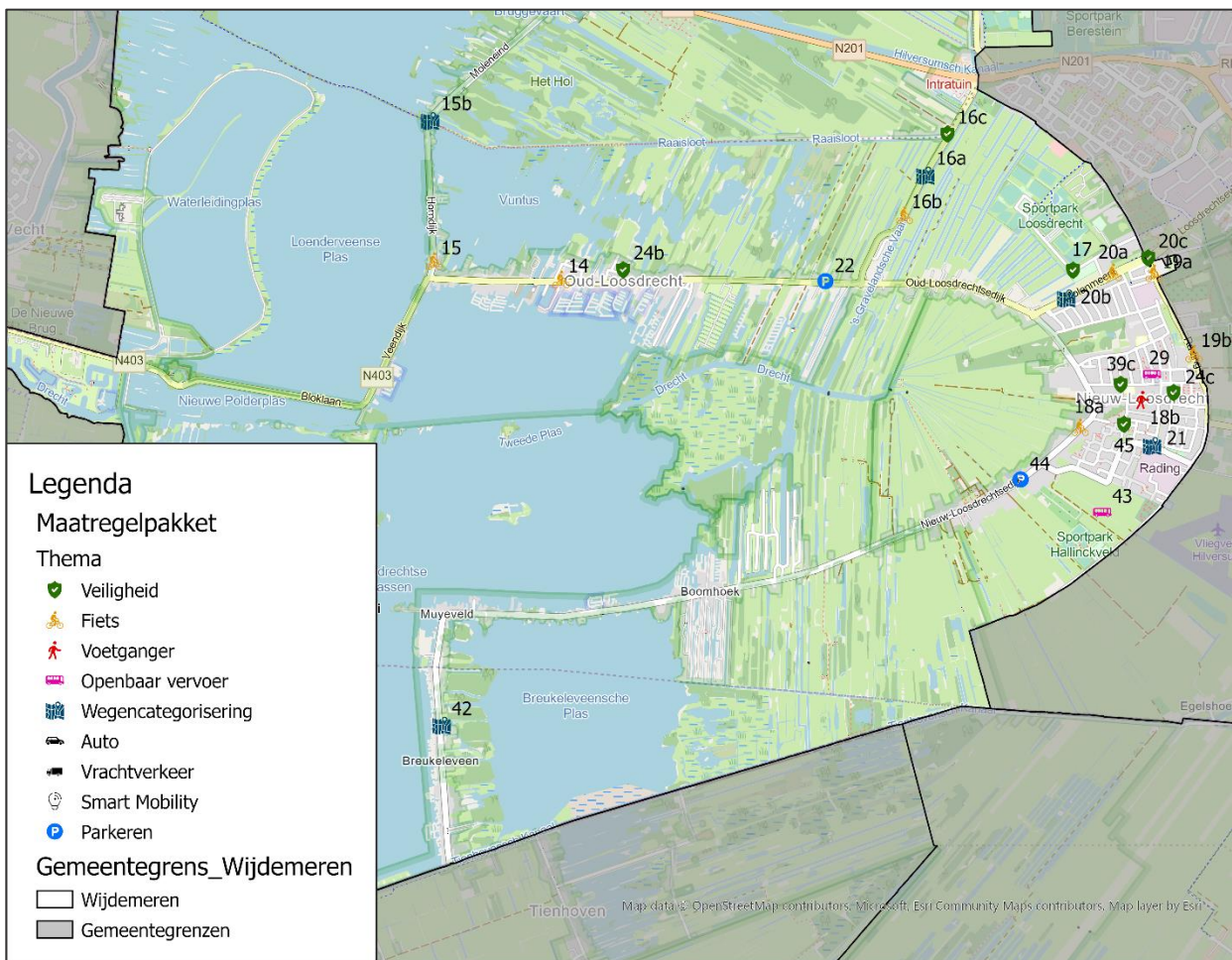


geen primaire verkeersfunctie hebben de snelheid verlaagd naar 30 km/u (39b). Dit geldt ook voor De Kwakel, waar een 30 km/u zone wordt ingevoerd (in de huidige situatie is de adviessnelheid 30 km/u).

## 9.5 's-Graveland

Voor de fietsers zijn in 's-Graveland enkele maatregelen voorgesteld in het uitvoeringsprogramma. Door het dorp lopen verschillende regionale fietsroutes. Voor het Noorderinde (9a) wordt voorgesteld om bij een herinrichting van de weg het fietspad te verbreden. Om de optimale inrichting voor fiets, natuur en auto te bepalen is nader overleg nodig met Natuurmonumenten, die een gedeelte van de grond bezit. De monumentale bomen spelen een grote rol bij de uiteindelijke kosten die nodig zijn om maatregelen te realiseren. Een andere maatregel voor de fietsers is het verhogen van de fietsvoorzieningen langs de Leeuwenlaan (10a) door openbare verlichting en belijning te realiseren.

Om de leefbaarheid langs het Noorderinde (9b) en Zuidereinde (13) te verhogen wordt op deze wegen een verbod voor nachtelijk vrachtverkeer ingevoerd. Voor de invoering van deze maatregel moet nader uitgezocht worden hoe dit verbod gehandhaafd wordt met Politie/Boa's of video met kentekenregistratie. Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt de Leeuwenlaan ingericht als 50 km/u weg (10b).



Figuur 35: Voorgestelde maatregelen in zuidelijk deel gemeente Wijdemeren.

## 9.6 Oud-Loosdrecht

Ook in Oud-Loosdrecht worden diverse maatregelen voor de fietsers genomen om de positie van de fietser veiliger te maken. Op de Oud-Loosdrechtsedijk worden fietsstroken gerealiseerd (waar deze nu nog niet zijn) en worden de parkeerplaatsen op de rijbaan opgeheven (maatregel 14). Uit het schematische dwarsprofiel is namelijk gebleken dat goede fietsvoorzieningen niet inpasbaar zijn in combinatie met de parkeervakken. Ter verbetering van de veiligheid komt een geregelde oversteek bij De Catamaran als aanvulling op de huidige oversteek met een zebrapad (24b).

Op de Horndijk is een klein gedeelte van de weg waar geen fietspad ligt. 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).

De toegestane snelheid wordt ook op de 's-Gravelandsevaartweg verlaagd (van 60 km/u naar 50 km/u). Deze snelheidsverlaging kan worden ingevoerd door de komgrenzen te verplaatsen, in combinatie met enkele snelheidsremmers (16a). Voor de fietsers langs deze weg wordt het fietspad verbreed (16b) en op de langere termijn wordt de Draaibrug verbreed, zodat dit smalle knelpunt in de fietsroute verdwijnt (16c).

Rondom het Hoefijzer (Oud- en Nieuw-Loosdrechtsedijk) is behoefte aan toeristische overstaplocaties (TOP), zodat mensen op afstand parkeren en lopend of met de fiets hun bestemming bereiken. Er wordt voorgesteld een haalbaarheidsstudie naar dit type parkeerlocatie uit te voeren, waarin het lopende initiatief uit Oud-Loosdrecht wordt meegenomen (22).

## 9.7 Nieuw-Loosdrecht

In Nieuw-Loosdrecht worden diverse maatregelen genomen om de positie van de fietser te verbeteren. Deze maatregelen hangen op de Molenmeent (20a) en Rading (19a) samen met het regionale fietsnetwerk. Langs deze wegen wordt het fietspad verbreed. Het fietspad langs de Rading is echter grotendeels in beheer bij de gemeente Hilversum. Daarom wordt een lobby gestart om ervoor te zorgen dat het Hilversumse deel van het fietspad ook wordt verbeterd, inclusief verlichting, comfort en een onderhoudsplan (19b). In relatie tot deze fietsroutes is ook voorgesteld om de veiligheid op de rotonde Molenmeent/ Rading te verhogen (20c). Een andere maatregel voor de fietsers is het verbreden van de fietsstroken langs de Nieuw-Loosdrechtsedijk binnen de kern (18a). Een fietspad is hier niet inpasbaar.

Om de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren zijn diverse maatregelen voorgesteld. Op de Molenmeent wordt de toegestane snelheid verlaagd van 60 km/u naar 50 km/u door de komgrens te verplaatsen en eventueel enkele snelheidsremmers te plaatsen (20b). Daarnaast wordt op de Nieuw-Loosdrechtsedijk tussen de komgrens en De Tjalk de snelheid verlaagd naar 30 km/u (43). Het weggedeelte tussen De Tjalk en de Molenmeent blijft wel 50 km/u.

Er wordt gewerkt aan de voorbereiding van de nieuwe wijk Ter Sype bij Nieuw-Loosdrecht. Onderdeel van de planvorming is het realiseren van een nieuwe rondweg (21a) via De Rading naar de Nieuw-Loosdrechtsedijk. Bij de uitwerking van het ontwerp is de verkeersveiligheid (met name op de Rading) een randvoorwaarde. Na realisatie van de rondweg kan De Tjalk worden afgewaardeerd naar 30 km/u tussen de Rading en de aansluiting van de Rondweg Ter Sype (21b).

In veel woonstraten binnen de kom van Nieuw-Loosdrecht is de toegestane snelheid in de huidige situatie nog 50 km/u. De toegestane snelheid op de woonstraten zonder primaire verkeersfunctie wordt verlaagd naar 30 km/u om de veiligheid en leefbaarheid te verhogen (39c). Voor de Luitgardeweg wordt daarnaast een onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren (45). Op 't Jagerspaadje worden maatregelen genomen om de snelheid van het verkeer te verlagen (17). In de

schoolomgeving van De Sterrenwachter wordt een parkeerplaats nabij de voetgangersoversteekplaats verwijderd om het zicht te verbeteren (24c). Daarnaast wordt een onderzoek gedaan naar maatregelen om te voorkomen dat auto's binnen 5 tot 10 meter van een kruispunt worden geparkeerd (44). Dit is met name op de Nieuw-Loosdrechtsedijk een knelpunt.

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).

## 9.8 Boomhoek, Muyevelt, Breukeleveen

Om de leefbaarheid in Breukeleveen, Muyevelt en Boomhoek te verbeteren wordt de toegestane snelheid op de Herenweg, Breukeleveense Meentje en een gedeelte van de Nieuw-Loosdrechtsedijk verlaagd naar 30 km/u (maatregel 42). Hierdoor neemt niet alleen de leefbaarheid voor de omwonenden van de weg toe, maar verbetert ook de verkeersveiligheid van de fietsers en voetgangers, doordat het autoverkeer met een lagere snelheid rijdt.

## 9.9 Algemene maatregelen

In de vorige paragrafen zijn per dorp de locatie specifieke maatregelen uit het uitvoeringsprogramma beschreven. Deze maatregelen zijn specifiek gericht op één of meerdere wegen. Daarnaast zijn er ook algemene maatregelen opgenomen in het uitvoeringsprogramma opgenomen die voor de hele gemeente gelden en niet specifiek voor een bepaalde weg. Deze algemene maatregelen zijn hieronder per thema beschreven.

### Voetganger

Er wordt een onderzoek (26) gedaan naar ontbrekende trottoirs in de gemeente langs gebiedsontsluitingswegen (waar 50 km/u gereden mag worden). Het is voor voetgangers niet veilig om bij dit soort wegen op de rijbaan te lopen. Daarnaast worden de huidige voetgangers oversteekplaatsen op de 50 km/uur wegen geïnventariseerd en geëvalueerd (27).

### Openbaar Vervoer

De gemeente Wijdmeren heeft invloed op het openbaar vervoer binnen de gemeente door te lobbyen bij de provincies die de concessie voor het openbaar vervoer beheren (28). Er wordt op ingezet om:

- de lijnvoering van lijn 104 in Nieuw-Loosdrecht te wijzigen in combinatie het aanleggen van de nieuwe halteplaatsen;
- een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar het doortrekken van lijn 122 naar station Hollandsche Rading;
- een haalbaarheidsonderzoek naar een streekbusverbinding tussen Hilversum en Uithoorn via de N201, zonder dat dit ten koste gaat van de bestaande lijnen.

Een andere maatregel voor het openbaar vervoer is het verbeteren van de voorzieningen bij de HUB-haltes in Nederhorst den Berg, Kortenhoef en Nieuw-Loosdrecht (29). Hierdoor wordt gemakkelijker om te reizen tussen de halte en de uiteindelijke bestemming.

### **Parkeren**

In de gemeente Wijdmeren is parkeren een belangrijk thema. Zo speelt er bij ruimtelijke ontwikkelingen regelmatig een discussie over het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden. Daarom wordt parkeerbeleid herzien en actualisatie van de parkeernormen uitgevoerd (maatregel 30). In de herziening van het beleid wordt ook onderzocht hoe omgegaan kan worden parkeerproblemen in de huidige situatie. Daarnaast wordt het beleidsstuk met betrekking tot vrachtwagen parkeren geactualiseerd (31).

Met het oog op fietsparkeren wordt samen met de dorpscoördinatoren de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij de Hubs, TOP's en OV-haltes in beeld gebracht (32). Hierbij wordt ook onderzoek gedaan naar de noodzaak van fietsoplaadpunten op deze locaties.

### **Auto – Duurzame mobiliteit**

Om het gebruik van elektrische auto's mogelijk te maken, zijn binnen de gemeente Wijdmeren laadpalen geplaatst en is een beleidsstuk opgesteld. Het laadpalenbeleid moet in 2024 geëvalueerd worden, waarbij er specifiek gekeken wordt naar het weghalen van laadpalen na klachten (maatregel 34).

De gemeente Wijdmeren ondersteunt campagnes om duurzame mobiliteit, deelmobiliteit en thuiswerken te stimuleren (maatregel 35).

### **Veiligheid**

Het verbeteren van de verkeersveiligheid in Wijdmeren is een belangrijke doelstelling van dit mobiliteitsplan. Ter verhoging van de veiligheid wordt ingezet op een uniforme inrichting van de schoolomgevingen (24a). Hierbij wordt per schoolomgeving gekeken naar de mogelijkheden om het gebied autolouwer te maken. Daarnaast zijn er voor enkele scholen ook specifieke maatregelen benoemd.

Daarnaast worden de gedragscampagnes rond verkeersveiligheid voor jongeren en ouderen doorgezet (25). Om flexibel veiligheidsmaatregelen uit te kunnen voeren, die passen binnen de doelstellingen van dit beleidsplan, wordt een jaarlijks budget gereserveerd (maatregel 41).

Een verkeersveiligheidsrisico ontstaat bij de locaties waar wegen overgestoken moeten worden. Er wordt budget vrijgemaakt om jaarlijks één of meerdere oversteken over gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) te verbeteren voor fietsers en/of voetgangers (maatregel 38).

Het is vanwege de verkeersveiligheid wenselijk om op (lint)wegen met een zwakke verkeersrelatie het snelheidsregime van 50 km/uur om te kunnen zetten naar 30 km/uur. Hiervoor is het nodig om op ambtelijk en bestuurlijk niveau overleg te voeren met Veiligheidsregio (en nood- en hulpdiensten) en OV-bedrijven over het mogelijk maken hiervan met behoud van brandveiligheidseisen brandweer, comfort en een duurzaam veilige inrichting (47).

### **Verkeersonderzoeken**

De gemeente Wijdmeren blijft het verkeer op de wegen en belangrijkste fietsroutes monitoren met een 2-jaarlijks telprogramma (maatregel 33). Hierbij wordt zowel de hoeveelheid verkeer geteld als de snelheid gemeten.

Een andere maatregel is dat er budget gereserveerd wordt om kleine verkeersonderzoeken uit te voeren (maatregel 36). Daarnaast wordt er tijd gereserveerd om verkeerseffectrapportages te beoordelen (maatregel 37). Deze rapportages worden opgesteld voor ruimtelijke ontwikkelingen van 25 woningen of meer.

## 10 SUMP in relatie tot verkeer

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV) heeft in 2012 laten onderzoeken in welke mate het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid aansluit bij de richtlijnen zoals die voor Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) zijn opgesteld. De SUMP-richtlijnen zijn door de Europese Commissie opgesteld om een impuls te geven aan het bereiken van een duurzaam en efficiënt mobiliteitssysteem in Europese steden.

Een SUMP is:

*'Een strategisch plan dat is opgezet om aan de mobiliteitsbehoeften te voldoen voor een betere leefkwaliteit van mensen en bedrijven in steden en hun omgeving. Het bouwt voort op bestaande plannen en houdt rekening met integratie, participatie en evaluatie principes'.*

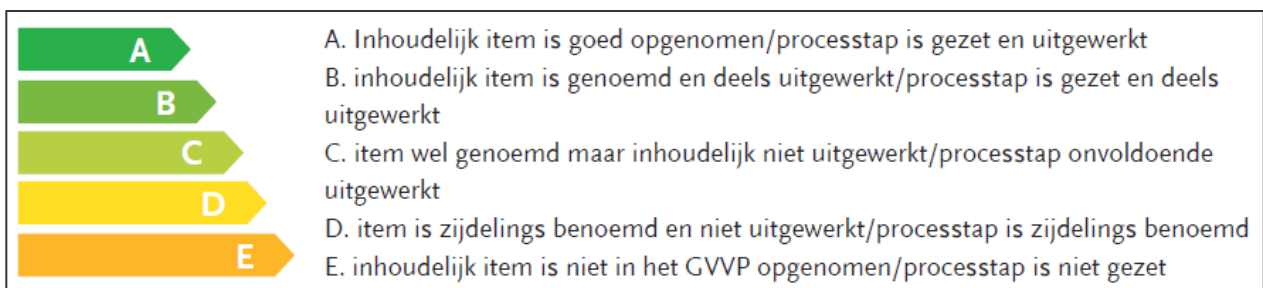
In de SUMP-methodiek staat het verbeteren/waarborgen van de kwaliteit van leven en niet het oplossen van verkeersknelpunten centraal. De methodiek wordt beschreven aan de hand van 11 processtappen die moeten borgen dat:

- burgers en andere stakeholders worden betrokken;
- er een integrale benadering, tussen beleidssectoren en andere overheden, wordt gekozen;
- er een focus is op het bereiken van haalbare en meetbare doelen;
- kosten en baten en externe effecten in beeld worden gebracht;
- de beleidscyclus, van analyse huidige situatie tot en met monitoring en evaluatie, netjes wordt doorlopen.

Inhoudelijk voor een SUMP zijn de volgende elementen van belang:

- het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat toegang biedt aan diensten en banen voor een ieder;
- het verbeteren van verkeersveiligheid en sociale veiligheid;
- het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO<sub>2</sub>-emmissies en energieverbruik;
- het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goed;
- het bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad.

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan voor de gemeente Wijdmeren wordt na elke fase gekeken in hoeverre wordt voldaan aan de SUMP-criteria. In figuur 36 zijn de beoordelingscategorieën voor de SUMP-criteria weergegeven.



Figuur 36: Beoordelingscategorieën SUMP (bron: SUMP What's in it for me, KPVV (2012)).

In de onderstaande tabellen is per inhoudelijk en procesmatig criterium beoordeeld in hoeverre in het Mobiliteitsplan Wijdemeren is voldaan aan het SUMP-criterium.

Tabel 1: SUMP beoordeling inhoudelijke criteria.

| Inhoudelijke criteria                                      | A | B | C | D | E | Toelichting score   |
|--|---|---|---|---|---|---|
| Waarborgen mobiliteitssysteem                              | X |   |   |   |   | Het huidige mobiliteitssysteem is geanalyseerd en uitgewerkt in doelstellingen. |
| Verbeteren veiligheid                                      | X |   |   |   |   | Verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd en benoemt bij doelstellingen.            |
| Verminderen luchtverontreiniging                           |   |   | X |   |   | Doelstelling Stimuleren duurzame mobiliteit.                                    |
| Verminderen geluidhinder                                   |   | X |   |   |   | Doelstelling Stimuleren duurzame mobiliteit en saneren verkeersgeluid.          |
| Verminderen CO <sub>2</sub> -emissies                      |   | X |   |   |   | Meerdere maatregelen om fiets en OV te stimuleren.                              |
| Verminderen energieverbruik                                |   | X |   |   |   | Meerdere maatregelen om fiets en OV te stimuleren.                              |
| Verbeteren efficiency en kosteneffectiviteit               |   |   | X |   |   | Kosten en effecten van maatregelen zijn nog niet in beeld gebracht.             |
| Bijdrage aan aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat |   | X |   |   |   | Verbeteren leefbaarheid door het verlagen van de snelheid op wegen.             |

Tabel 2: SUMP beoordeling procesmatige criteria.

| Inhoudelijke criteria                                 | A | B | C | D | E | Toelichting score  |
|---|---|---|---|---|---|--|
| Interactieve benadering                               | X |   |   |   |   | Bewoners gemeente zijn betrokken bij knelpunteninventarisatie en participatie naar aanleiding van deel A+B en er is een klankbordgroep samengesteld. |
| Integrale benadering                                  |   | X |   |   |   | Binnen projectgroep zijn alle beleidsvelden die verkeer raken meegenomen.  |
| Focus op het bereiken van haalbare en meetbare doelen |   |   | X |   |   | Doelstellingen zijn beperkt meetbaar.  |
| Kostenbewustzijn                                      |   |   | X |   |   | Kosteninschatting per maatregel in ranges.   |
| Doorlopen beleidscyclus (algemeen)                    | X |   |   |   |   | Er is een volledig mobiliteitsplan opgesteld.  |
| Beleidsscenario's werkend en doorgerekend             |   |   | X |   |   | Bij de maatregelen is een inschatting van het effect gemaakt.  |
| Monitoringsplan beschikbaar                           |   | X |   |   |   | Verkeersstromen in de gemeente worden 2-jaarlijks gemonitord   |
| Inzicht in effectiviteit                              |   | X |   |   |   | Bij de maatregelen is een inschatting van het effect gemaakt.  |

Uit deze beoordeling blijkt dat alle criteria die een rol spelen in verkeersbeleid benoemd zijn in dit mobiliteitsplan. De meeste inhoudelijke en processtappen zijn volledig of gedeeltelijk gezet. Een aantal zaken moet echter nader uitgewerkt binnen de projecten die zijn voorgesteld in het uitvoeringsprogramma.

## Begrippenlijst

In deze begrippenlijst worden de belangrijkste verkeerskundige begrippen uit het Mobiliteitsplan Wijdemeren toegelicht

### **Bereikbaarheid**

Als iemand zich van de ene naar een andere locatie wil verplaatsen kost dat moeite. Hoe minder moeite een verplaatsing kost, des te lager is de verplaatsingsweerstand en des te beter is de bereikbaarheid.

### **Duurzaamheid**

Ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen. Voorbeelden van duurzame mobiliteit zijn wandelen, fietsen en het openbaar vervoer.

### **Duurzaam Veilig**

Duurzaam Veilig is een concept om de verkeersveiligheid op wegen in Nederland te verbeteren. Duurzaam Veilig beoogt een reductie van het aantal verkeersslachtoffers door middel van een systeem waarin vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd, en waarbij wordt uitgegaan van de beperkte mogelijkheden van de verkeersdeelnemer.

### **Leefbaarheid**

De mate waarin het (gemotoriseerd) verkeer de normale uitoefening van andere activiteiten die eigen zijn aan de omgeving hindert of verstoort. Oorzaken van deze hinder zijn bijvoorbeeld geluidsoverlast, verkeersonveiligheid of barrièrewerking. Hoe kleiner de verstoring des te beter is de leefbaarheid

### **Mobiliteitsplan**

Het mobiliteitsplan beschrijft de langetermijnvisie van de gemeente op verkeer en vervoer. Het plan schetst onder andere de gewenste infrastructuur met aandacht voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

### **Toegankelijkheid**

Een weg of gebied is toegankelijk als deze voor alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, automobilisten) bereikbaar is.

### **Verkeersveiligheid**

Objectieve verkeersveiligheid is gebaseerd op de cijfers, op het werkelijk aantal gebeurde verkeersongevallen. Objectieve verkeersveiligheid zijn de ongevallenstatistieken.

### **Wensbeeld**

In een wensbeeld is de ideale route per vervoerswijze weergegeven met de gewenste uitgangspunten voor een optimale inrichting



## Bronnenlijst

CBS, demografie (2020)

Externe veiligheid: <https://www.risicokaart.nl/home> (2020)

Gemeente Wijdmeren Laadpalen beleidsnotitie (2019)

Gemeente Wijdmeren, Algemene Plaatselijke Verordening Wijdmeren (2018)

Gemeente Wijdmeren, Beleidsplan openbare verlichting

Gemeente Wijdmeren, Beleidsplan verkeer Wijdmeren 2011-2020 (2011)

Gemeente Wijdmeren, Bestuursakkoord "Sterke dorpen, regionaal verbinden" 2018-2022 (2018)

Gemeente Wijdmeren, Burgerpanel voorjaar 2018 (2018)

Gemeente Wijdmeren, Meerjaren Veiligheidsplan 2019-2022 (2018)

Gemeente Wijdmeren, Parapluplan Parkeren (2019)

Gemeente Wijdmeren, Rapport verkeersonveilige situaties

Gemeente Wijdmeren, Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen (2016)

Gemeente Wijdmeren, Structuurvisie (2012)

Gemeente Wijdmeren, Toekomstvisie bedrijventerreinen Wijdmeren (2020)

Gemeente Wijdmeren, Zuidsingel fase 8 (2020)

Gemeente Wijdmeren, Omgevingsvisie Wijdmeren 2040 (2021)

Goudappel Coffeng, Sanering wegverkeersgeluid (2012)

Grontmij, Evaluatie vaartwegen (2014)

Keypoint Consultancy, Parkeeronderzoek Kortenhoef (2012)

KPVV, SUMP What's in it for me (2012)

Lijnnetkaart concessie Gooi & Vechtstreek (2020)

Lijnnetkaart concessie Utrecht (2020)

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Structuurvisie Infrastructuur en ruimte (2012)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Contouren toekomstbeeld openbaar vervoer 2040 (2019)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, MIRT overzicht 2020 (2019)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Veilig van deur tot deur (2018)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nota Mobiliteit (2004)

Provincie Noord-Holland, Doortrappen (2020)

Provincie Noord-Holland, Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen (2017)

Provincie Noord-Holland, Netwerkvisie 2020 provincie Noord-Holland (2016)

Provincie Noord-Holland, Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018)

Provincie Noord-Holland, OV knooppunten programma Noord-Holland

Provincie Noord-Holland, Perspectief Mobiliteit (2021)

Provincie Noord-Holland, Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland (2020)

Provincie Noord-Holland, Regionaal uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030 Gooi & Vechtstreek (2022)

Provincie Utrecht, Mobiliteitsvisie 2014-2028 provincie Utrecht (2014)  
Provincie Utrecht, Verbreding N201

RA infra, Verkenning haalbaarheid randwegenstelsel (2014)

Regio Gooi en Vechtstreek, Knooppuntontwikkeling en ketenreis (2020)  
Regio Gooi en Vechtstreek, MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (2017)  
Regio Gooi en Vechtstreek, Verkenning Gooi en Vechtstreek 2040 (2018)

Rijksoverheid, Ontwerp nationale omgevingsvisie (2019)

Royal HaskoningDHV, Businesscase doorfietsen in Gooi en Vechtstreek (2020)  
Mu consult/Sweco, Uitwerking prioritaire doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek

RPS OmniformGroup, Parkeeronderzoek Lindeplein en omgeving, Loosdrecht (2014)

Vervoerregio Amsterdam, Regionaal OV Ambitiebeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland (2016)

ViaStat, ongevallencijfers (2020)

XTNT, Discussienota parkeerproblematiek Oud-Loosdrecht (2001)

# BIJLAGEN

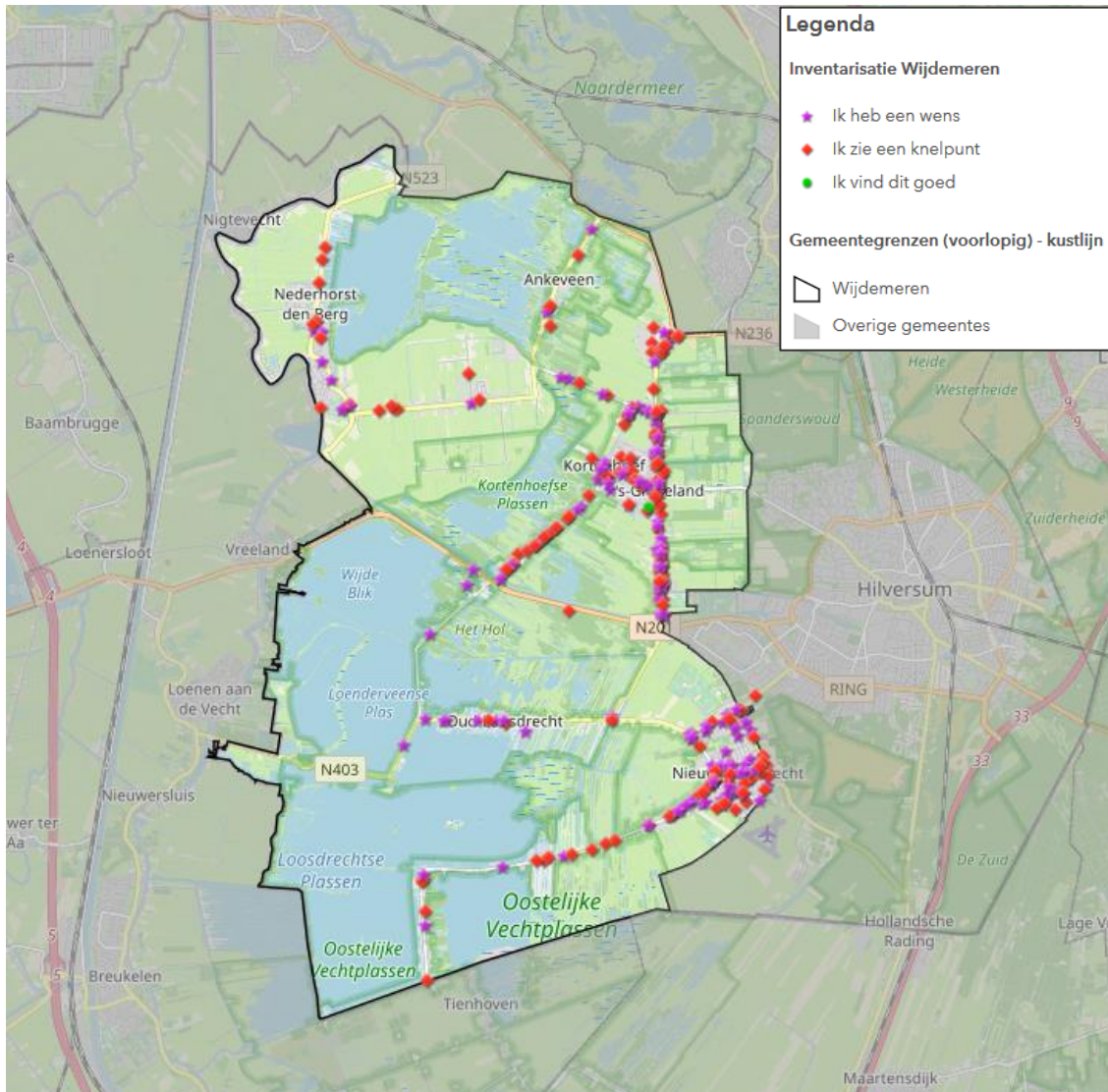
## Bijlage 1: Klankbordgroep

Organisaties in klankbordgroep:

- Politie
- Brandweer Gooi & Vechtstreek
- Woningbouwvereniging Gooi en Omstreken
- Woningbouwvereniging Alliantie
- Veilig Verkeer Nederland (VVN)
- ROVER
- Fietsersbond
- Onderwijs (Proceon)
- Ondernemersvereniging
- Natuurmonumenten
- Winnaar duurzaamheidsprijsvraag
- Manages/ stalhouderijen
- Ouderenbond

## Bijlage 2: Online-inventarisatie

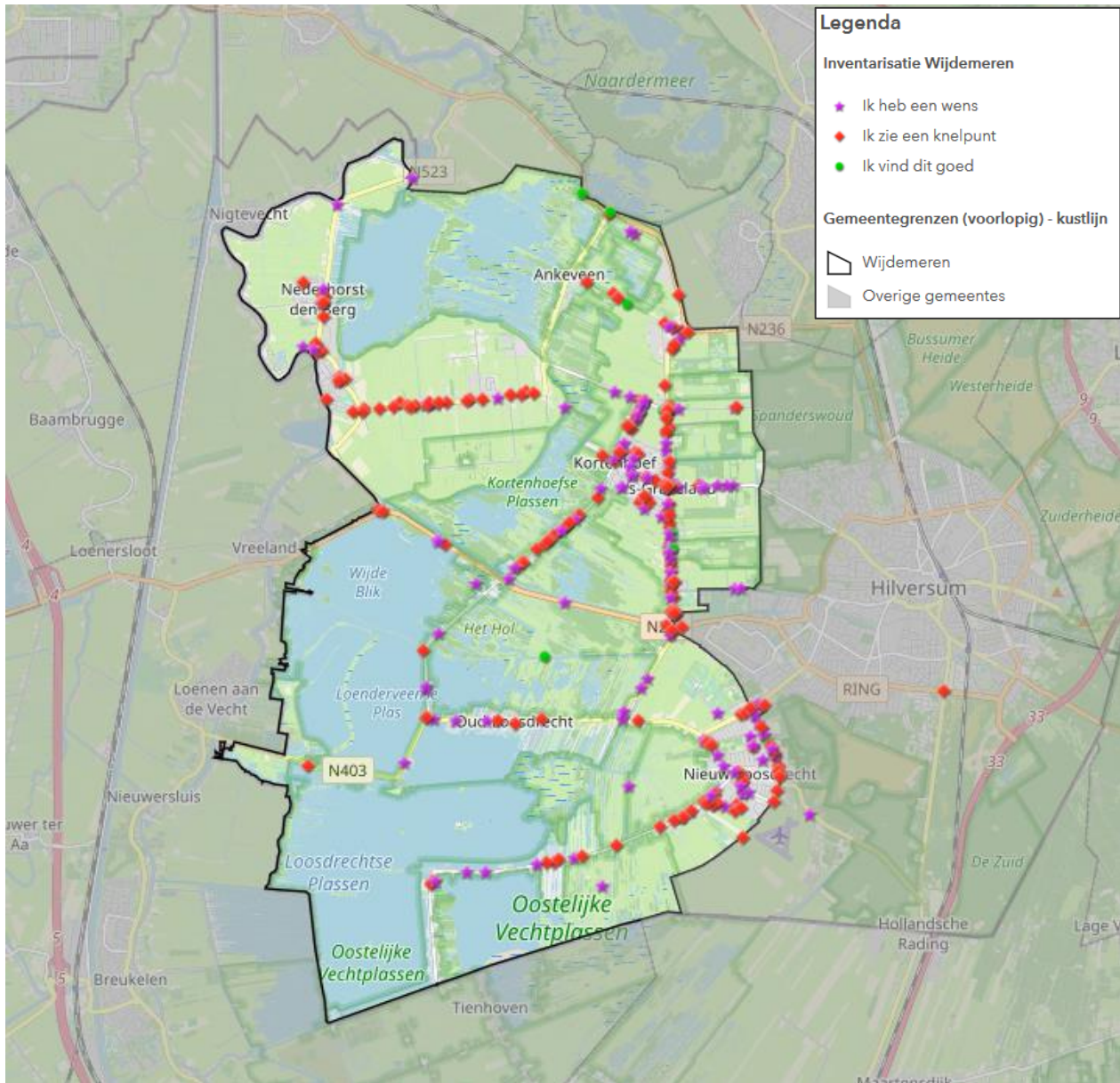
### Snelheid



Figuur 37: Reacties gefilterd op thema snelheid.

De meeste reacties zijn ingevuld op Noordereinde en Zuidereinde bij 's-Graveland en in Nieuw-Loosdrecht. Het zijn voornamelijk knelpunten waarin de respondent aangeeft dat het verkeer te snel rijdt of wensen om maatregelen te nemen om het verkeer langzamer te laten rijden. De meeste reacties zijn op de ontsluitende wegen ingevuld.

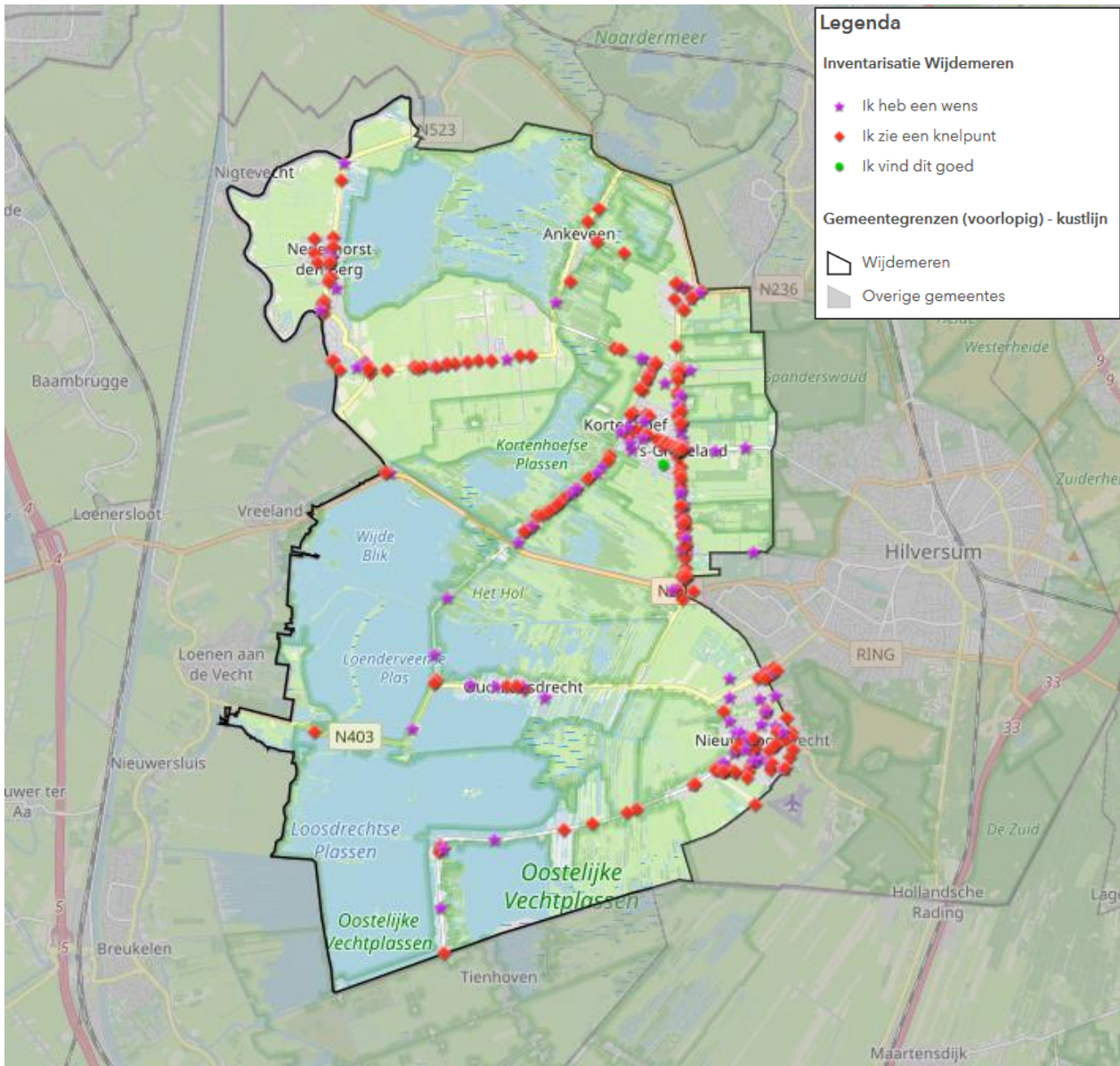
## Fietsverkeer



Figuur 38: Reacties gefilterd op thema fiets.

Voor fietsverkeer springen de kruispunten van het Noordereinde/ Zuidereinde met de Kerklaan en Herenweg eruit als knelpunt. Veel respondenten vinden deze locatie een knelpunt voor fietsers. Daarnaast zijn de vaartwegen zonder vrijliggende fietspaden, zoals de Nieuw-Loosdrechtsedijk en de Kortenhoefsedijk benoemd als knelpunt. Fietsers voelen zich op deze wegen niet altijd veilig door het aanwezige (vracht)verkeer. Daarnaast valt op dat er veel reacties op de Middenweg zijn achtergelaten, waar respondenten het fietspad te smal vinden.

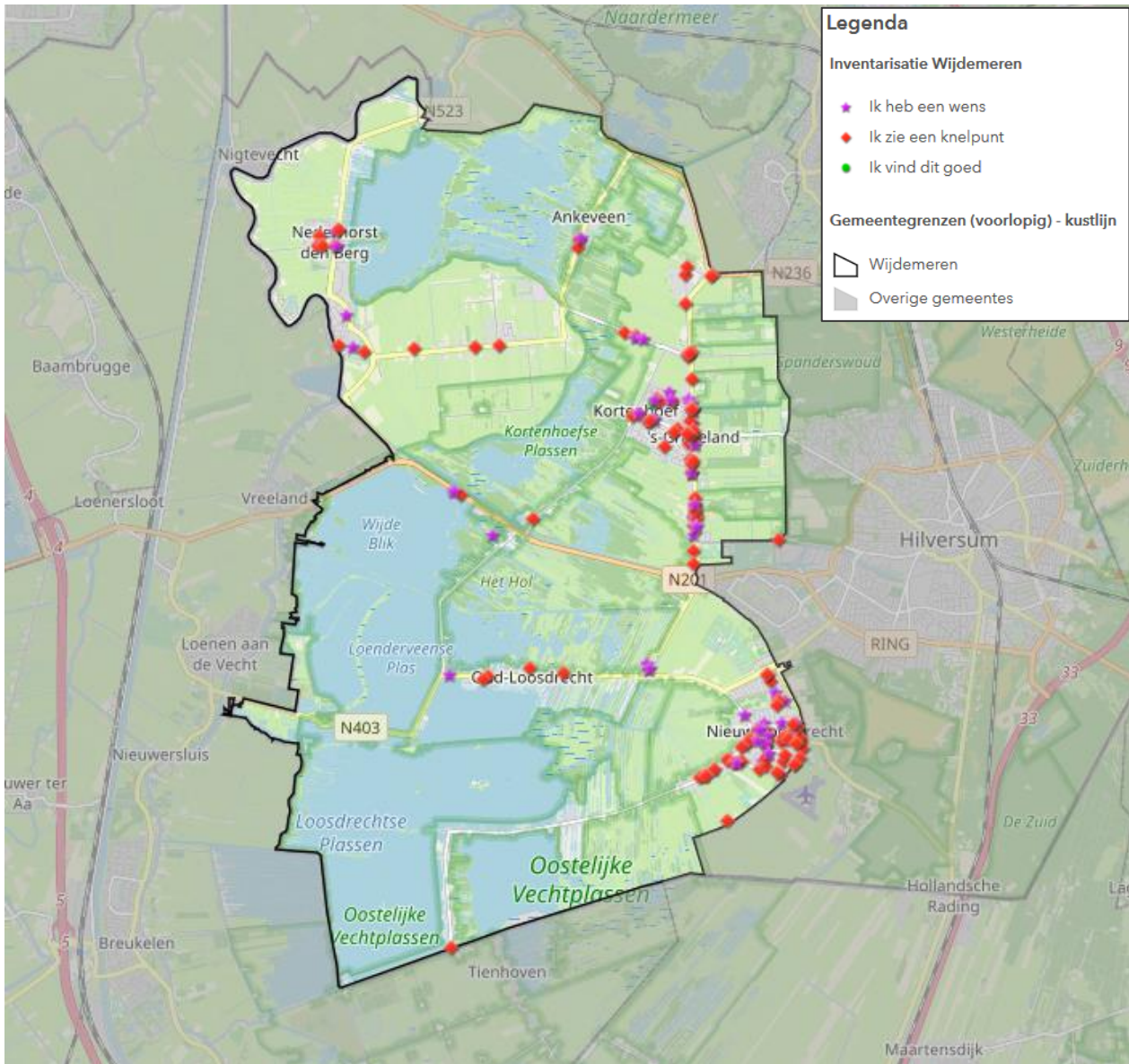
## Verkeersveiligheid



Figuur 39: Reacties gefilterd op thema verkeersveiligheid.

De reacties over verkeersveiligheid komen sterk overeen met het overzicht van de reacties voor fietsverkeer. Bij de opmerkingen over fietsverkeer werd namelijk ook vaak aangegeven dat de situatie onveilig is voor fietsers. Er zijn veel reacties achtergelaten bij de kruispunten van Noordereinde/Zuidereinde met de Herenweg en Kerklaan. De reacties geven aan dat de locatie onvoldoende verkeersveilig is of de wens om het veiliger te maken, bijvoorbeeld bij schoolomgevingen.

## Parkeren

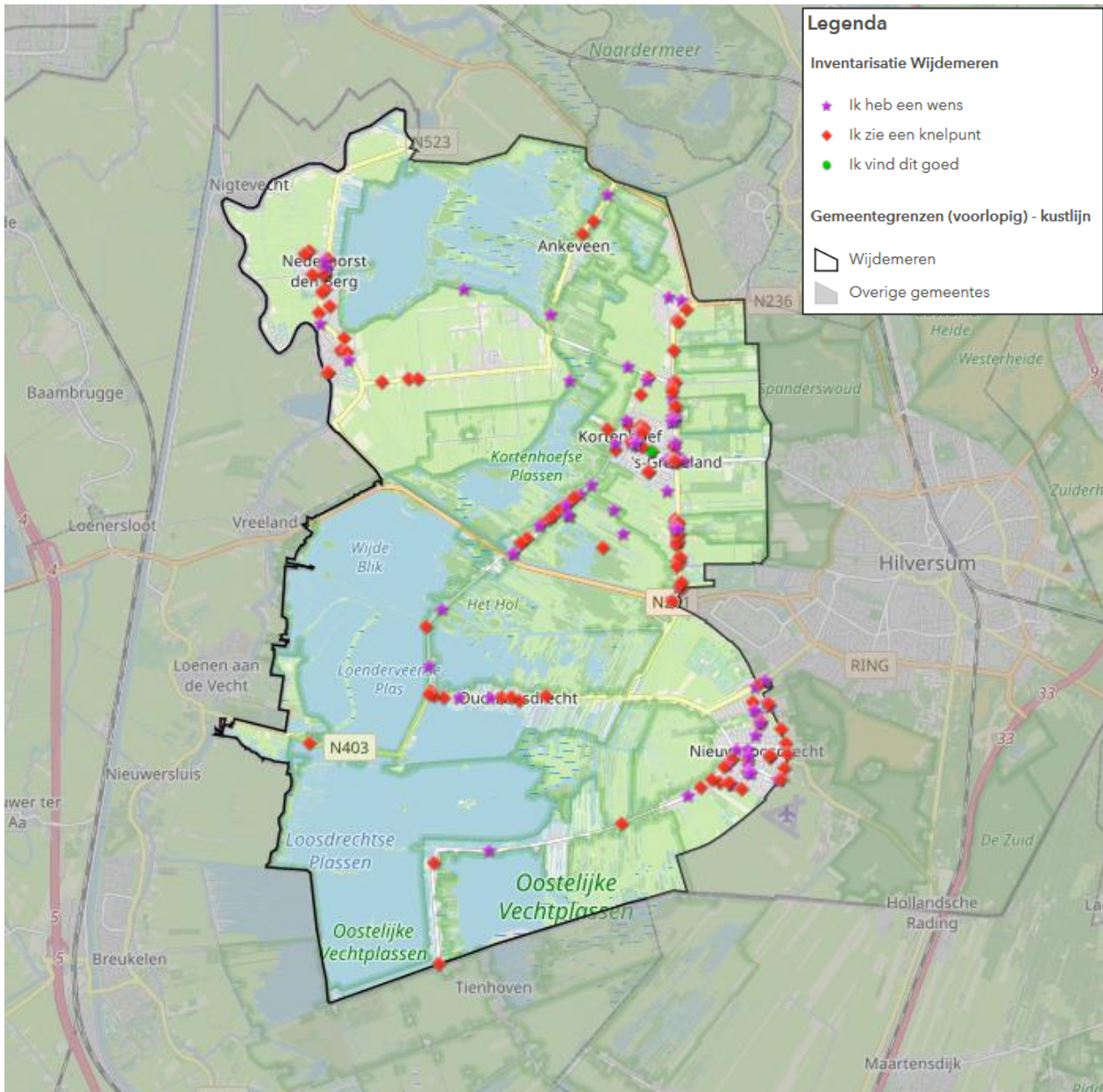


Figuur 40: Reacties gefilterd op thema parkeren.

Met betrekking tot parkeren springen de kernen Kortenhoef, 's-Graveland en Nieuw-Loosdrecht eruit. Het gaat met name over knelpunten van mensen die vinden dat geparkeerde auto's het zicht belemmeren of de doorgang blokkeren. Daarnaast zijn er wensen ingevuld om op bepaalde locaties meer parkeerplaatsen te realiseren.



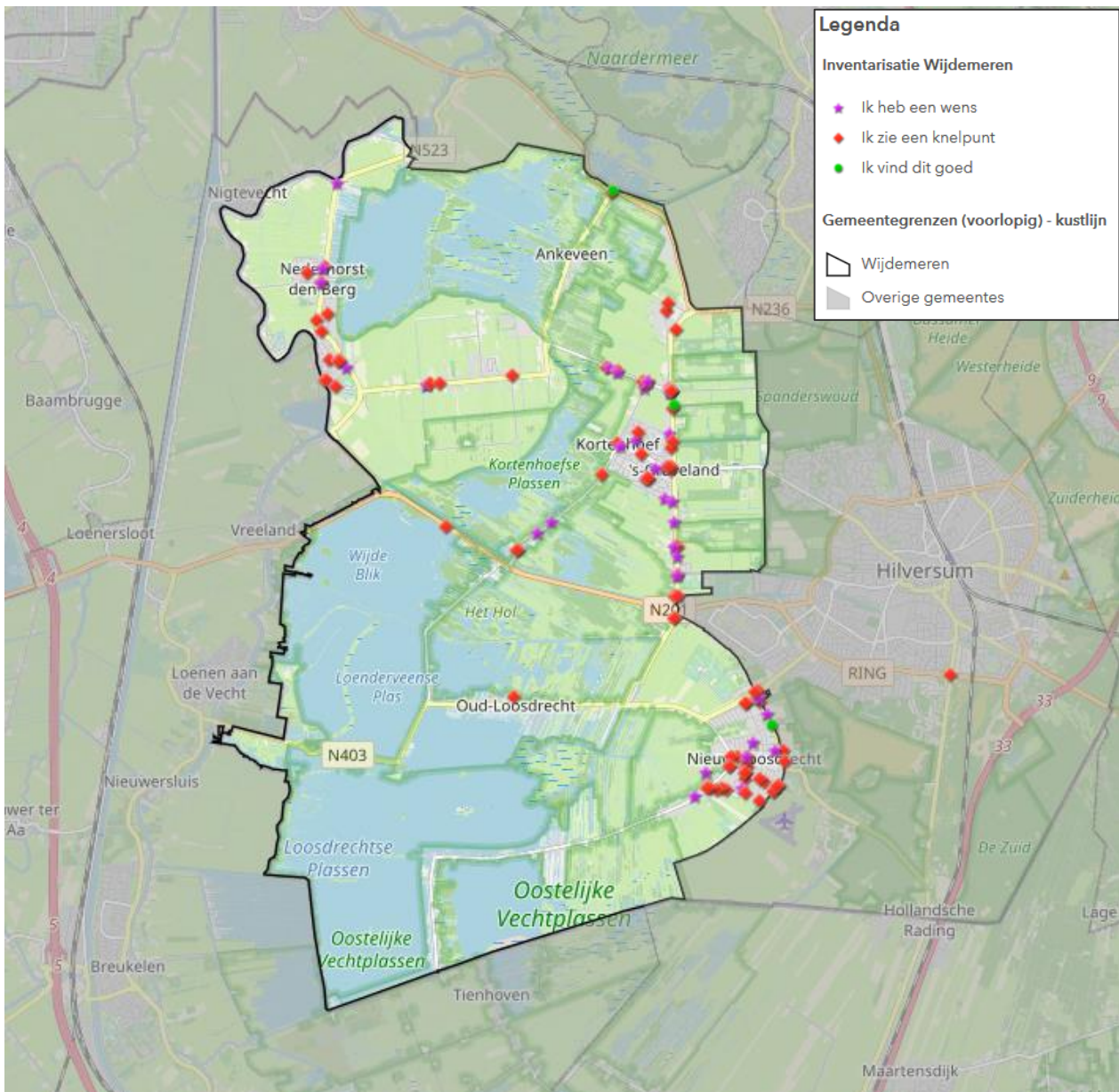
## Voetgangers



Figuur 41: Reacties gefilterd op thema voetgangers.

Bij het thema voetganger springen het Noordereinde/ Zuidereinde en Kortenhoefsedijk eruit. De respondenten vinden dat er op deze wegen te weinig ruimte is voor voetgangers, waardoor het niet veilig is om te wandelen langs deze wegen. In de kernen zijn veel reacties ingevuld dat auto's op de stoep parkeren, waardoor voetgangers gehinderd worden.

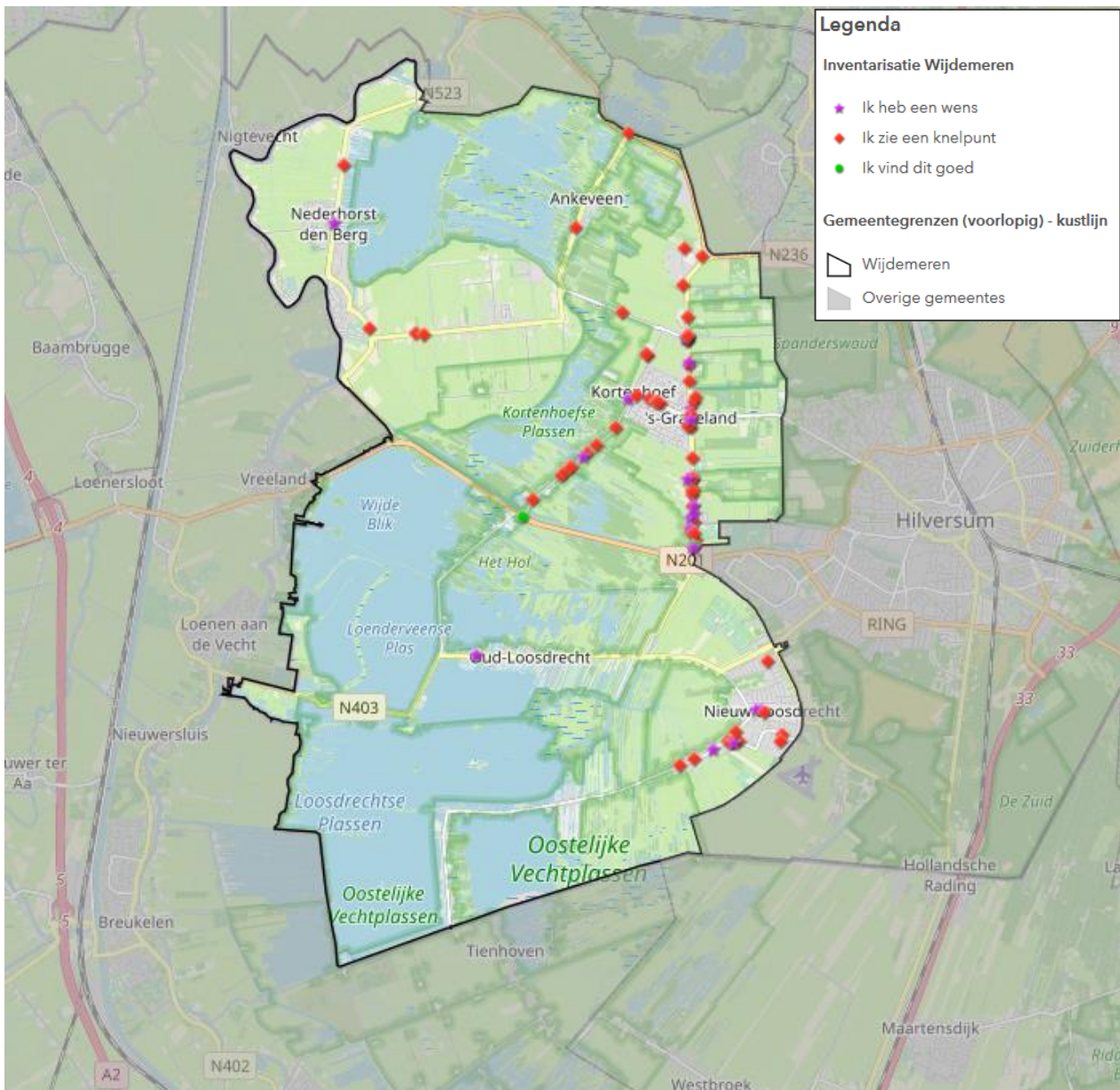
## Zicht



Figuur 42: Reacties gefilterd op thema 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.

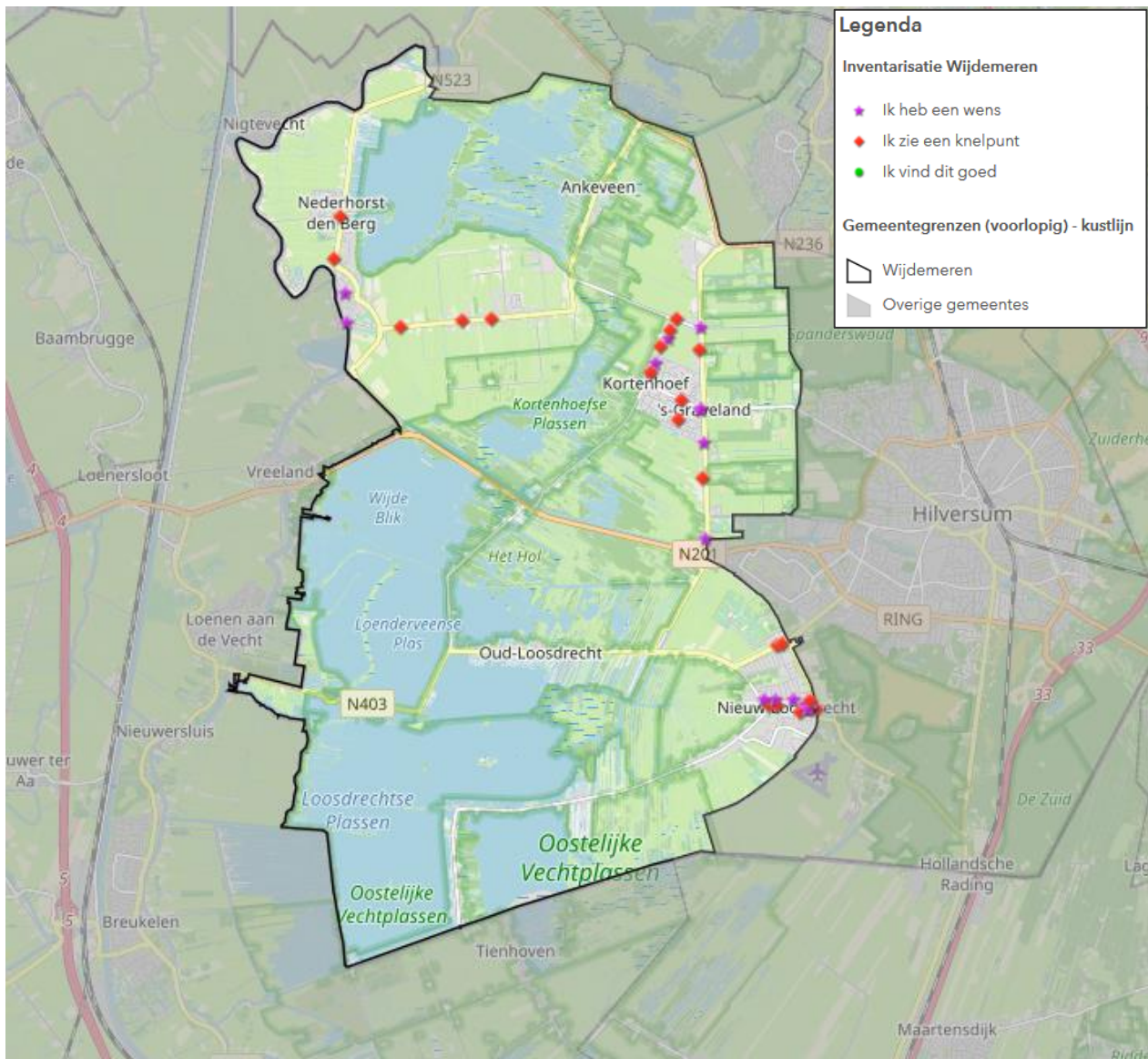
## Vrachtverkeer



Figuur 43: Reacties gefilterd op thema vrachtverkeer.

De meeste reacties over vrachtverkeer zijn ingevuld op het Noordereinde/ Zuidereinde. Op deze verbinding tussen de N201 en de N236 ervaren bewoners overlast van het vrachtverkeer door geluid en trilling, maar zien ze ook risico's voor de verkeersveiligheid. Bij de winkelcentra zijn vrijwel geen opmerkingen over vrachtverkeer geplaatst. Andere locaties waar veel knelpunten door vrachtverkeer worden ervaren zijn de Kortenhoefsedijk en De Tjalk, in de omgeving van het kruispunt met de Nieuw-Loosdrechtsedijk.

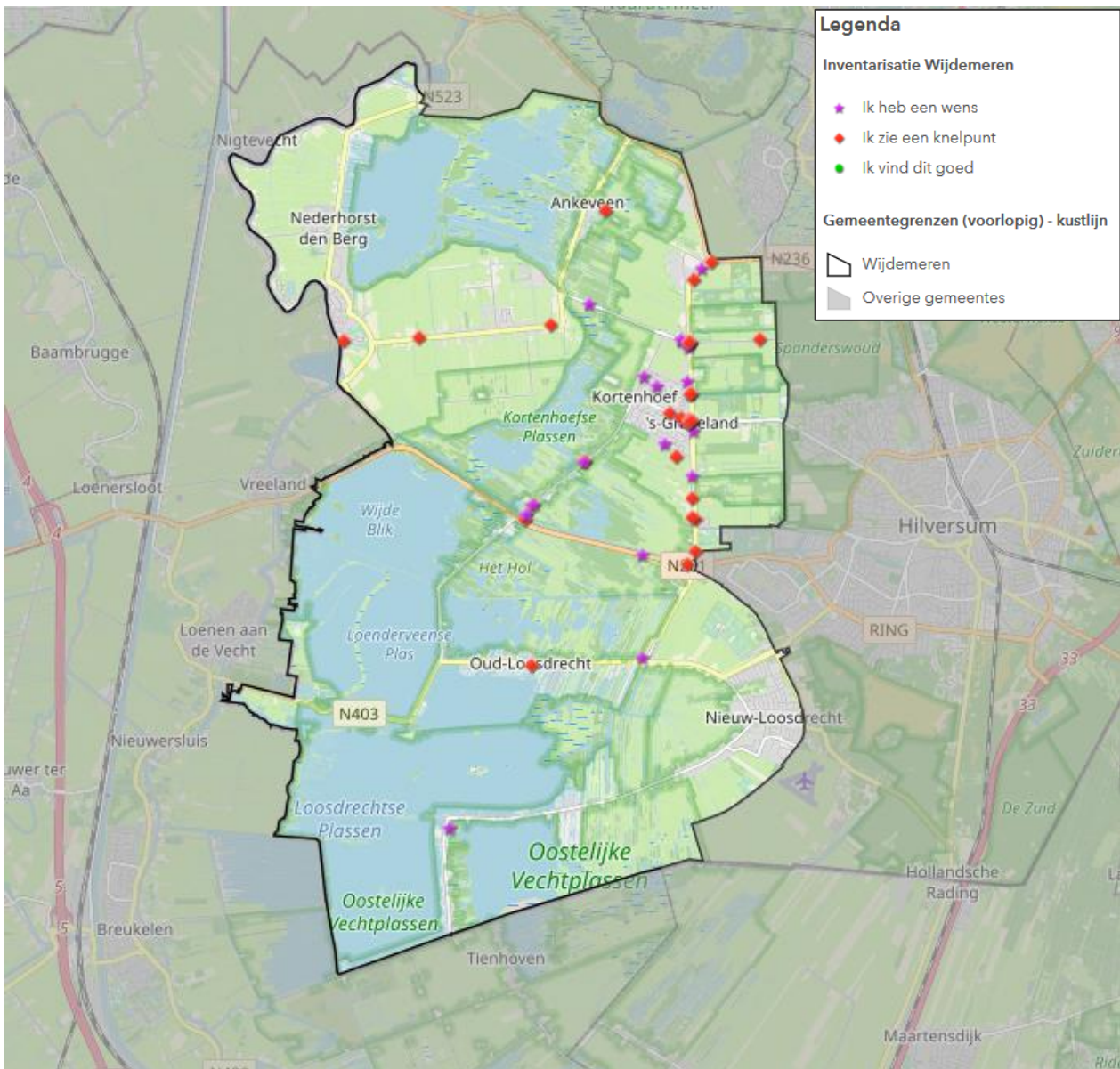
## Eenrichtingsverkeer



Figuur 44: Reacties gefilterd op thema eenrichtingsverkeer.

Met betrekking tot het thema eenrichtingsverkeer zijn de meeste reacties rondom de Nootweg achtergelaten. Hier is de wens om de weg volledig als eenrichtingsweg in te richten. Er ontstaat nu soms een knelpunt als verkeer niet verder kan rijden. Ook bij enkele zijstraten van de Nootweg is de wens aangegeven om hier eenrichtingsverkeer in te voeren, omdat de weg te smal is voor verkeer in beide richtingen. Bij Kortenhoef zijn een aantal reacties achtergelaten om op De Kwakel verkeer in één richting mogelijk te maken, zodat deze weg veiliger wordt voor fietsers.

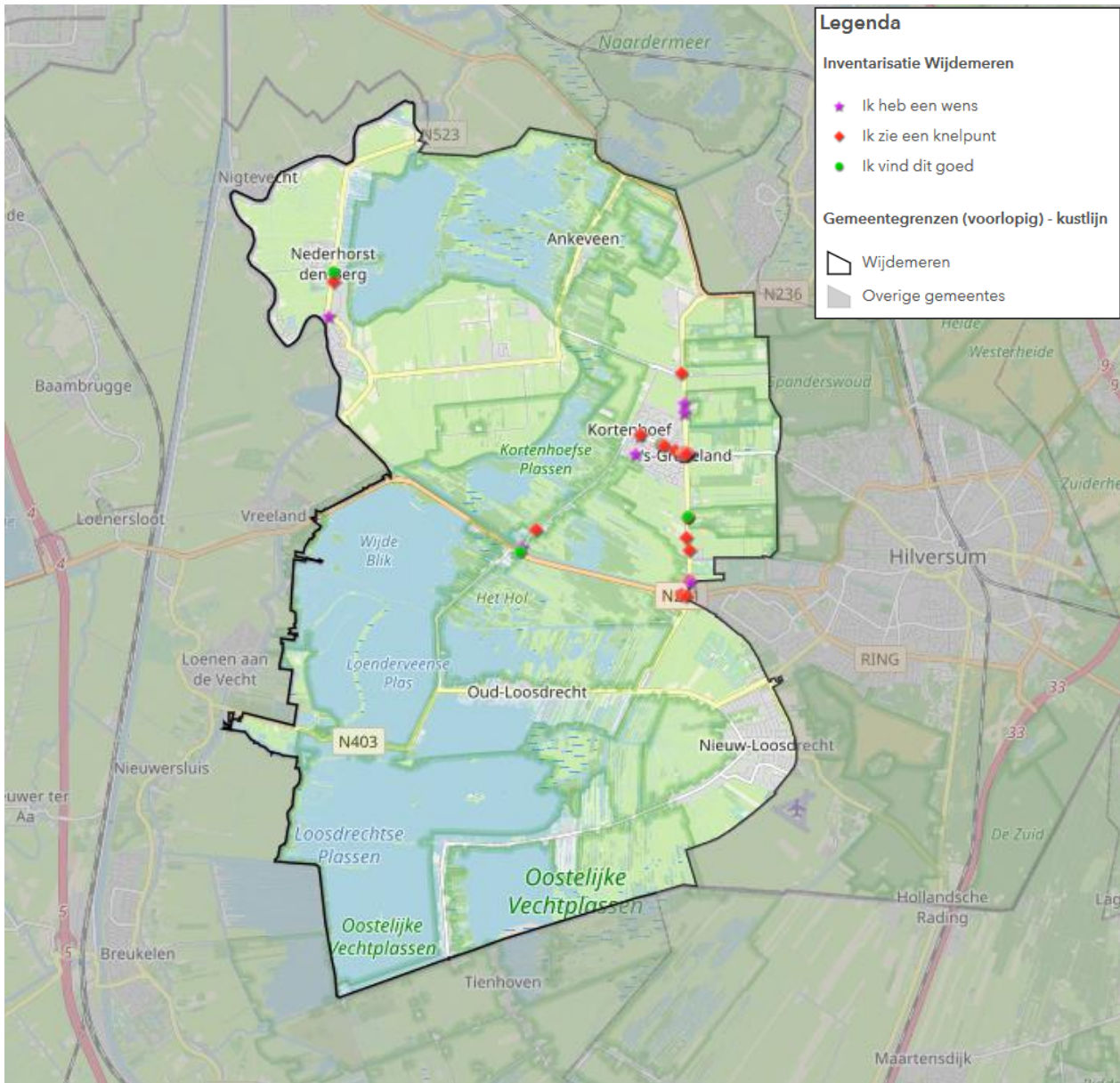
## Brug



Figuur 45: Reacties gefilterd op thema brug.

Bij de reacties onder het thema brug springt de Smidsbrug eruit. Er zijn veel reacties achtergelaten dat de verkeersveiligheid en doorstroming rond deze brug niet goed is. Andere locaties die meerdere keren genoemd zijn, zijn de Klapbrug en de brug in de Kortenhoefsedijk, bij het kruispunt met de N201. Veel respondenten geven aan dat deze bruggen smal zijn of dat autoverkeer te hard rijdt.

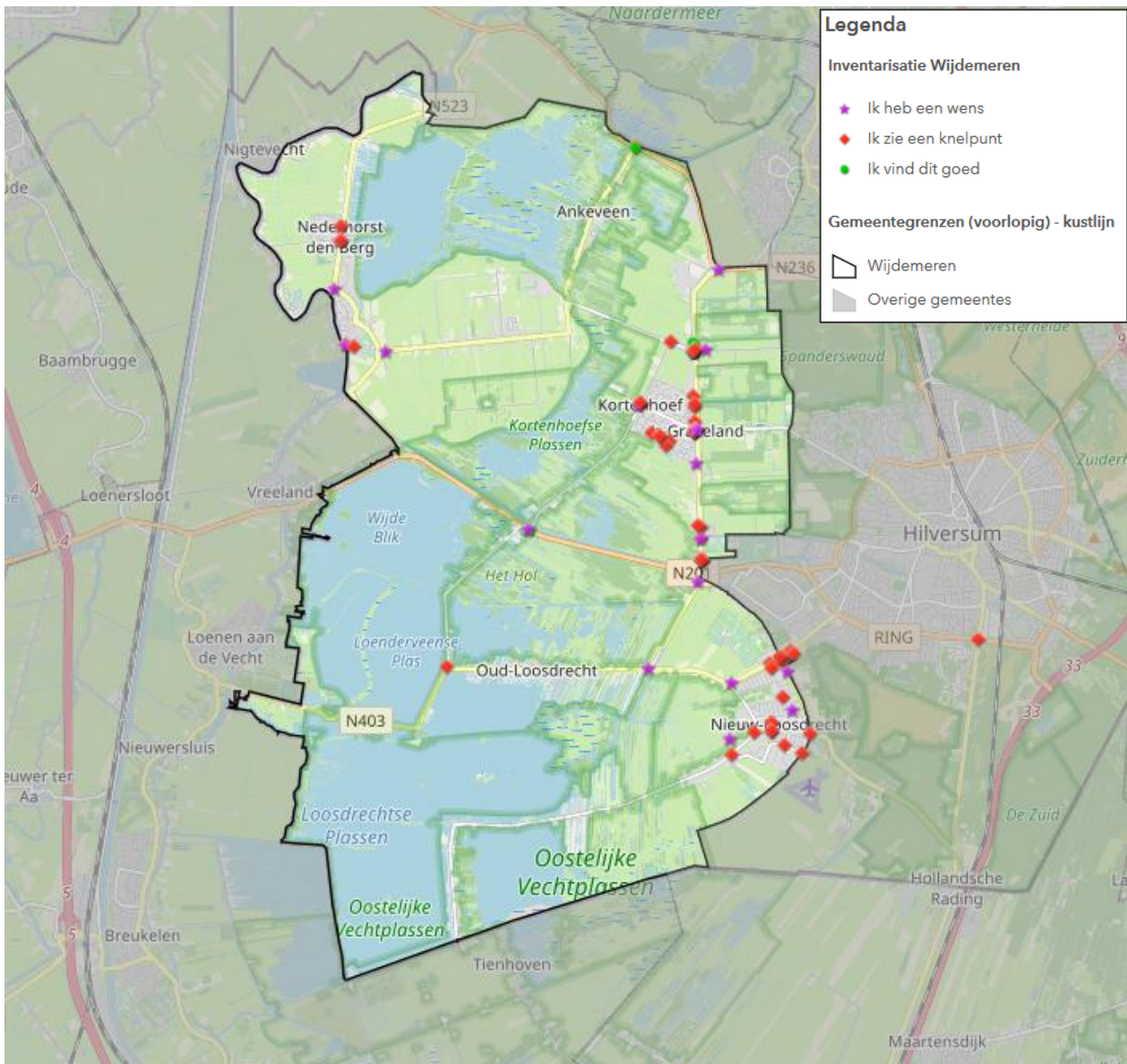
## Verkeerslichten



Figuur 46: Reacties gefilterd op thema verkeerslichten.

Ook bij de reacties gefilterd op verkeerslichten springt de Smidsbrug eruit als locatie waar veel knelpunten worden gezien. De doorstroming is hier in de spitsperiode niet goed, met onveilige situaties tot gevolg. Dit knelpunt is veelvuldig gesignaleerd als een belangrijke locatie om te verbeteren binnen de gemeente Wijdmeren.

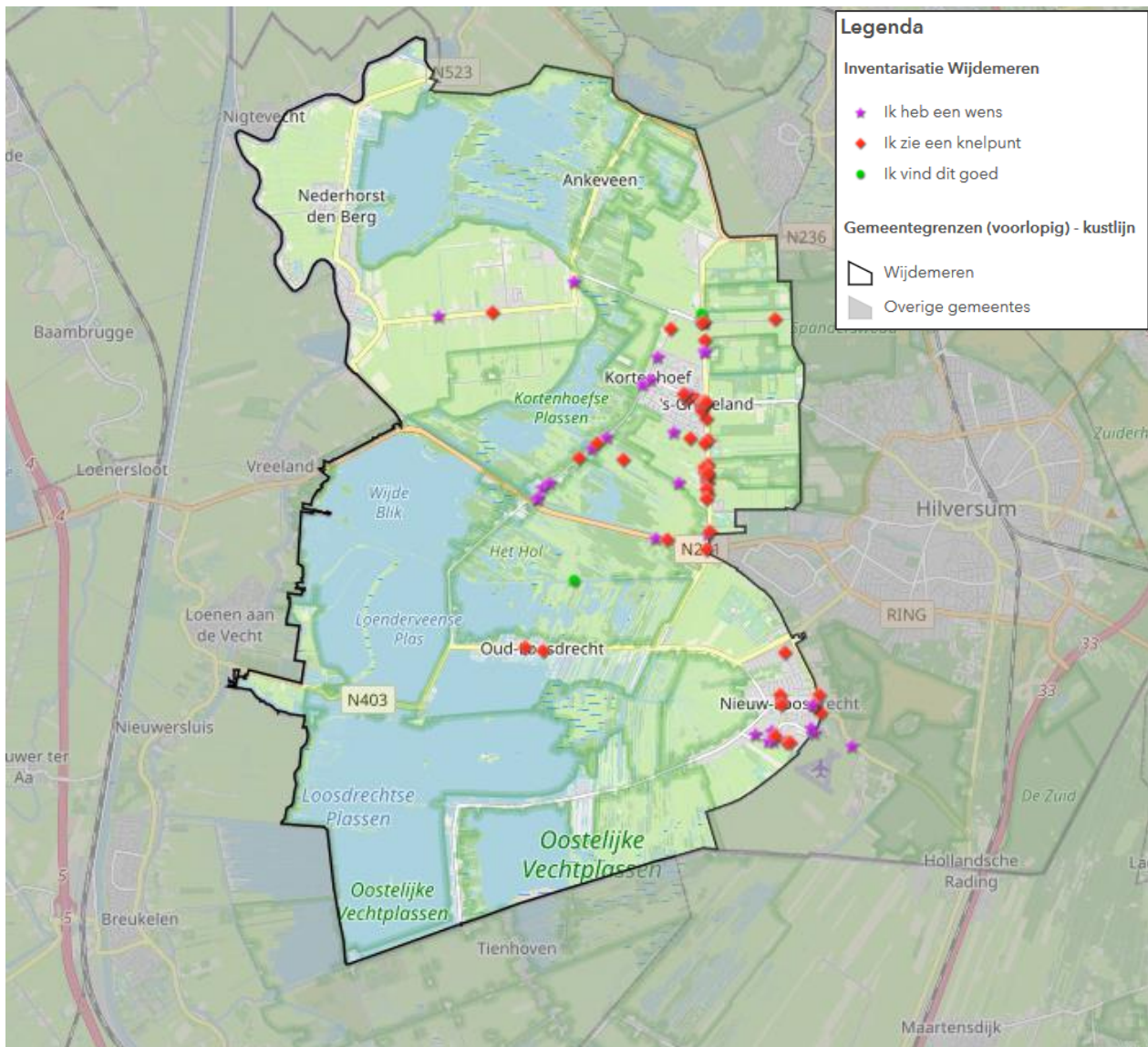
## Voorrang/ kruispunt/ rotonde



Figuur 47: Reacties gefilterd op thema voorrang/ kruispunt/ rotonde.

Bij de reacties over de kruispunten zonder verkeerslichten springt de omgeving rond de brug bij de Herenweg eruit. Veel respondenten voelen zich niet veilig op deze kruispunten door de snelheid van het verkeer en het beperkte overzicht. Een andere plek die meerdere keren wordt genoemd is de rotonde Molenmeent. Het knelpunt wordt met name gesignaleerd dat de fietsoversteek niet overzichtelijk is. Andere kruispunten waar meerdere reacties zijn achtergelaten zijn de Luitgardeweg, Kortenhoefsedijk – Kerklaan en de Zuidsingel in Kortenhoef.

## Drukke in het verkeer

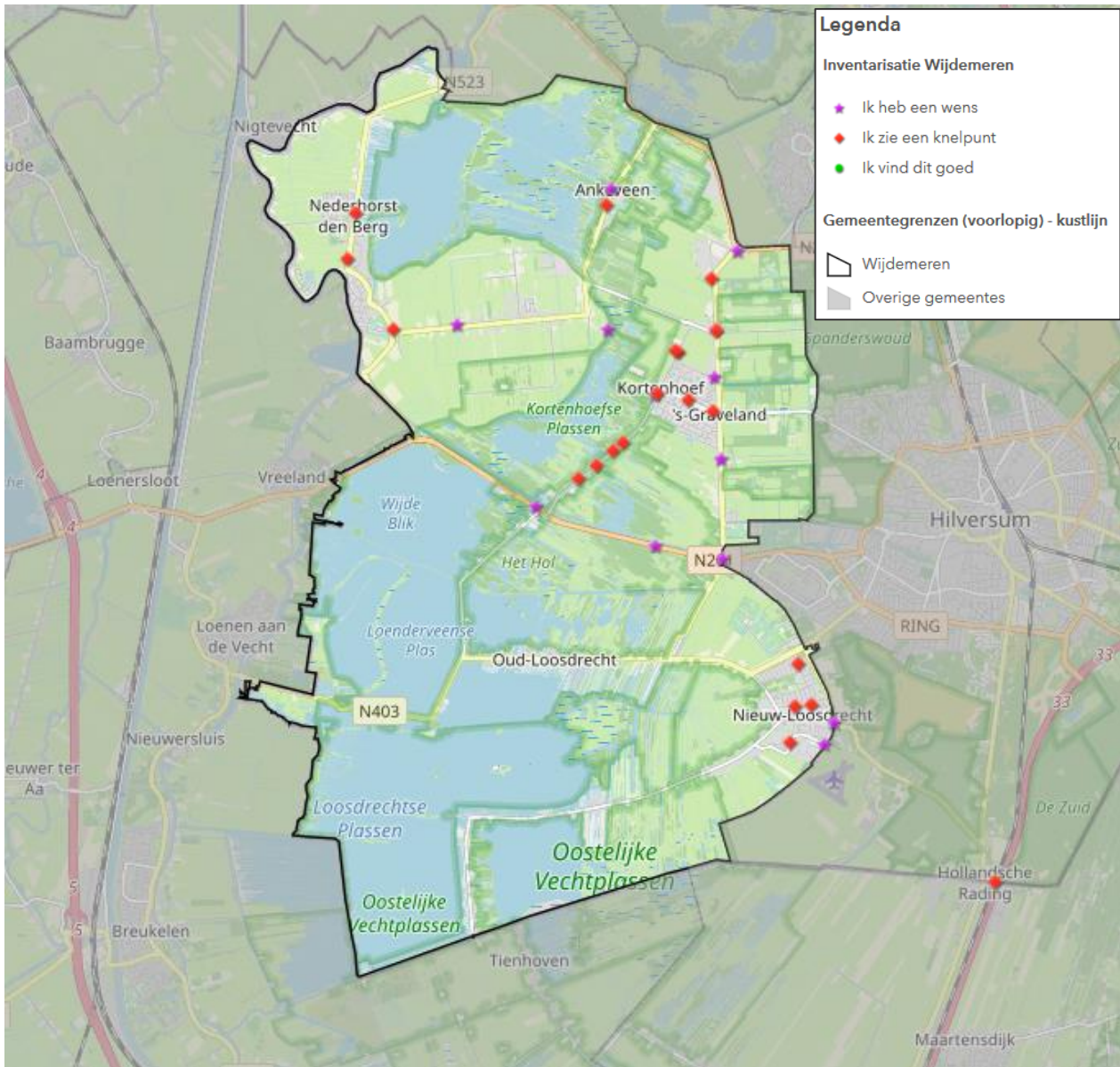


Figuur 48: Reacties gefilterd op thema drukke in het verkeer.

Wat betreft de verkeersdrukke wordt het Zuidereinde als grootste knelpunt binnen de gemeente Wijdmeren genoemd. Ook bij de beide kruispunten rond de Smidsbrug is vaak aangegeven dat de verkeersdruk daar te hoog is. Daarnaast wordt door enkele respondenten aangegeven dat de Kortenhoefsedijk te druk is, mogelijk door sluipverkeer dat niet via het Zuidereinde rijdt. In Nieuw-Loosdrecht zijn vooral knelpunten op De Tjalk en Nootweg ingevuld



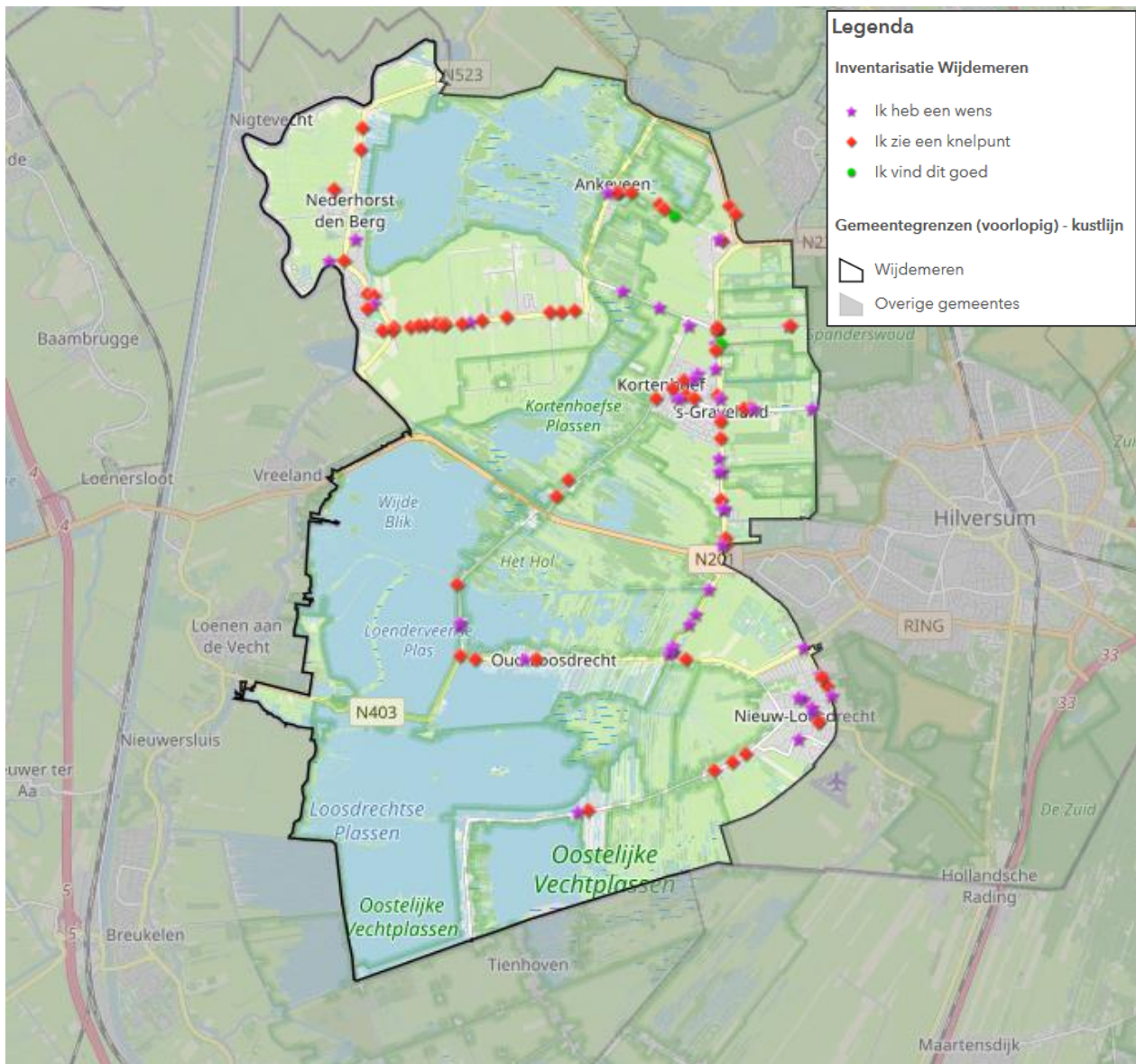
## Openbaar vervoer



Figuur 49: Reacties gefilterd op thema openbaar vervoer.

Met de betrekking tot openbaar vervoer gaan de meeste reacties erover dat respondenten overlast ervaren door de bussen. Het gaat dan om een te hoge snelheid van de bussen en trillingen bij drempels. Daarnaast zijn er enkele reacties dat openbaar vervoer gewenst is in de Ankeveen, de Horstermeerpolder en een verbinding tussen Wijdmeren en station Hollandsche Rading.

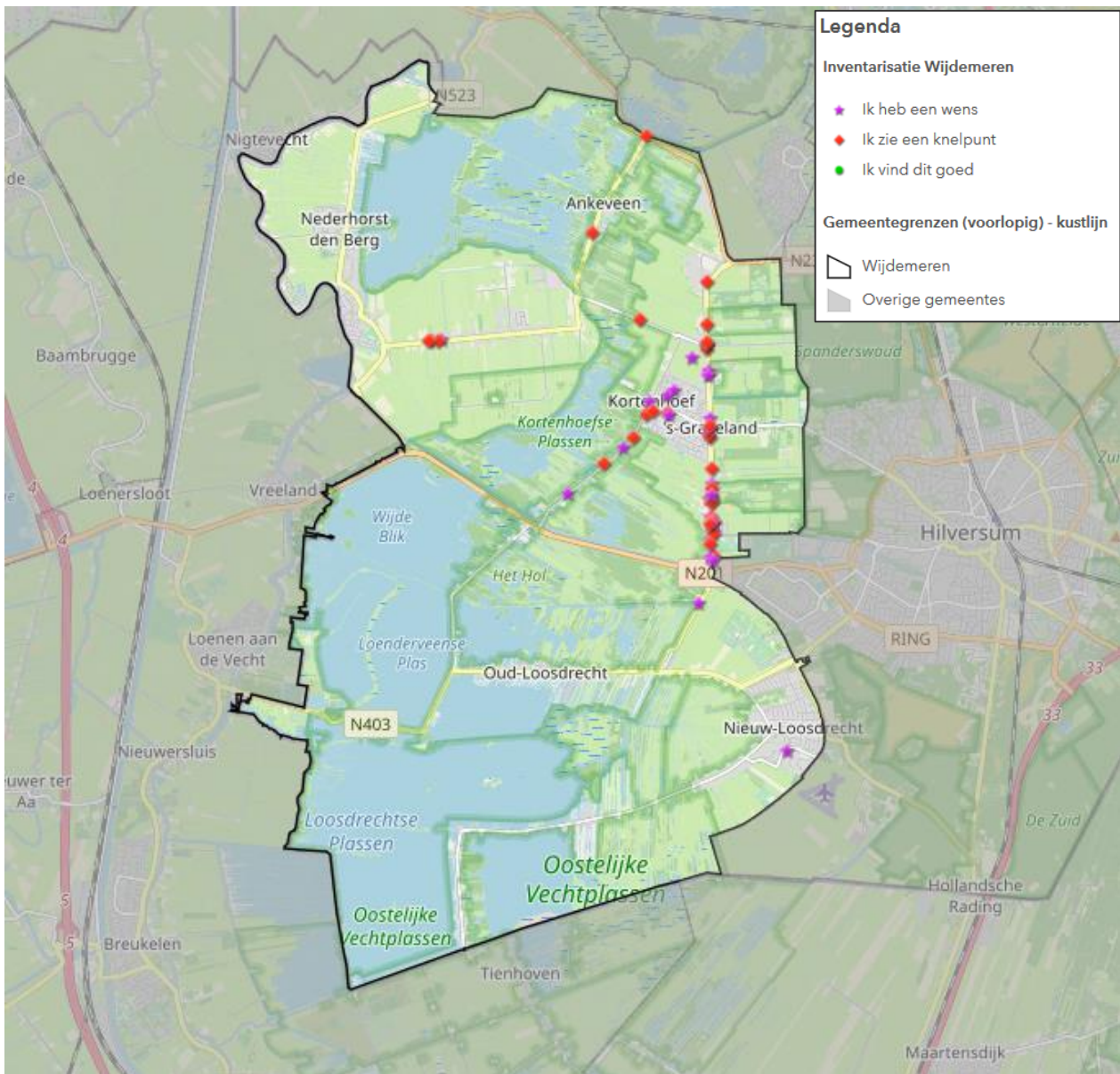
## Onderhoud



Figuur 50: Reacties gefilterd op thema onderhoud.

Bij het thema onderhoud valt op dat er veel reacties zijn achtergelaten bij de Middenweg. Het gaat hierbij vaak over de schuin liggende fietspaden en berm en het grind in de berm. Andere wegen die meerdere keren genoemd zijn, zijn de Emmaweg/ Koninginneweg in 's-Graveland en het fietspad langs de 's-Gravelandsevaartweg. Er zijn geen reacties over trottoirs achter gelaten. Er zijn ook diverse reacties over het fietspad langs de Rading geplaatst, maar dit fietspad is in beheer van de gemeente Hilversum.

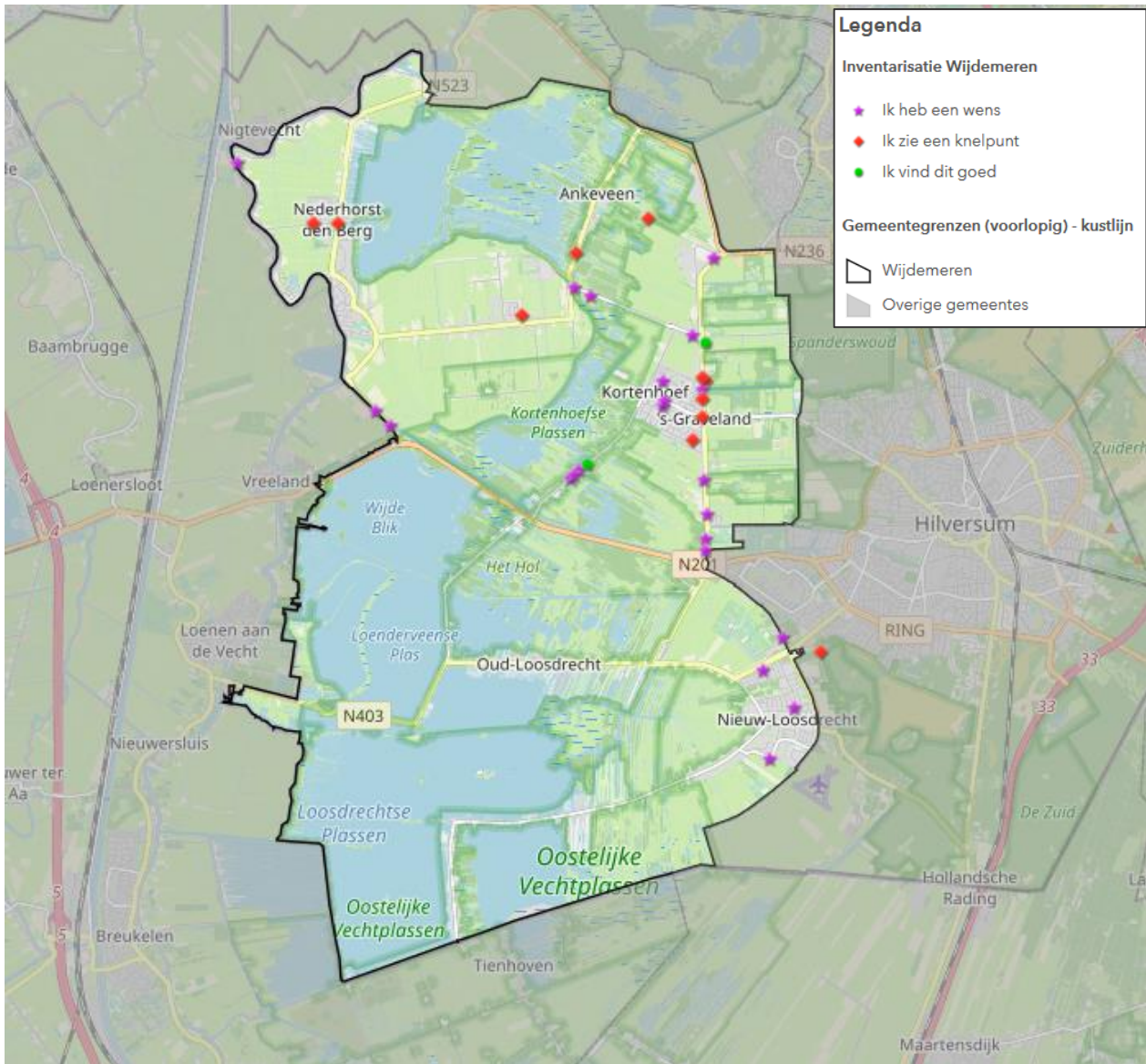
## Leefbaarheid



Figuur 51: Reacties gefilterd op thema leefbaarheid.

De meeste reacties binnen het thema leefbaarheid zijn op het Zuidereinde en de Emmaweg geplaatst. De omwonenden van deze wegen ervaren geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit door het verkeer. Dit probleem is ook genoemd rond de Smidsbrug en de brug in de Herenweg. Er zijn ook diverse reacties geplaatst op de Kortenhoefsedijk, met vergelijkbare overlast door het verkeer.

## Overig



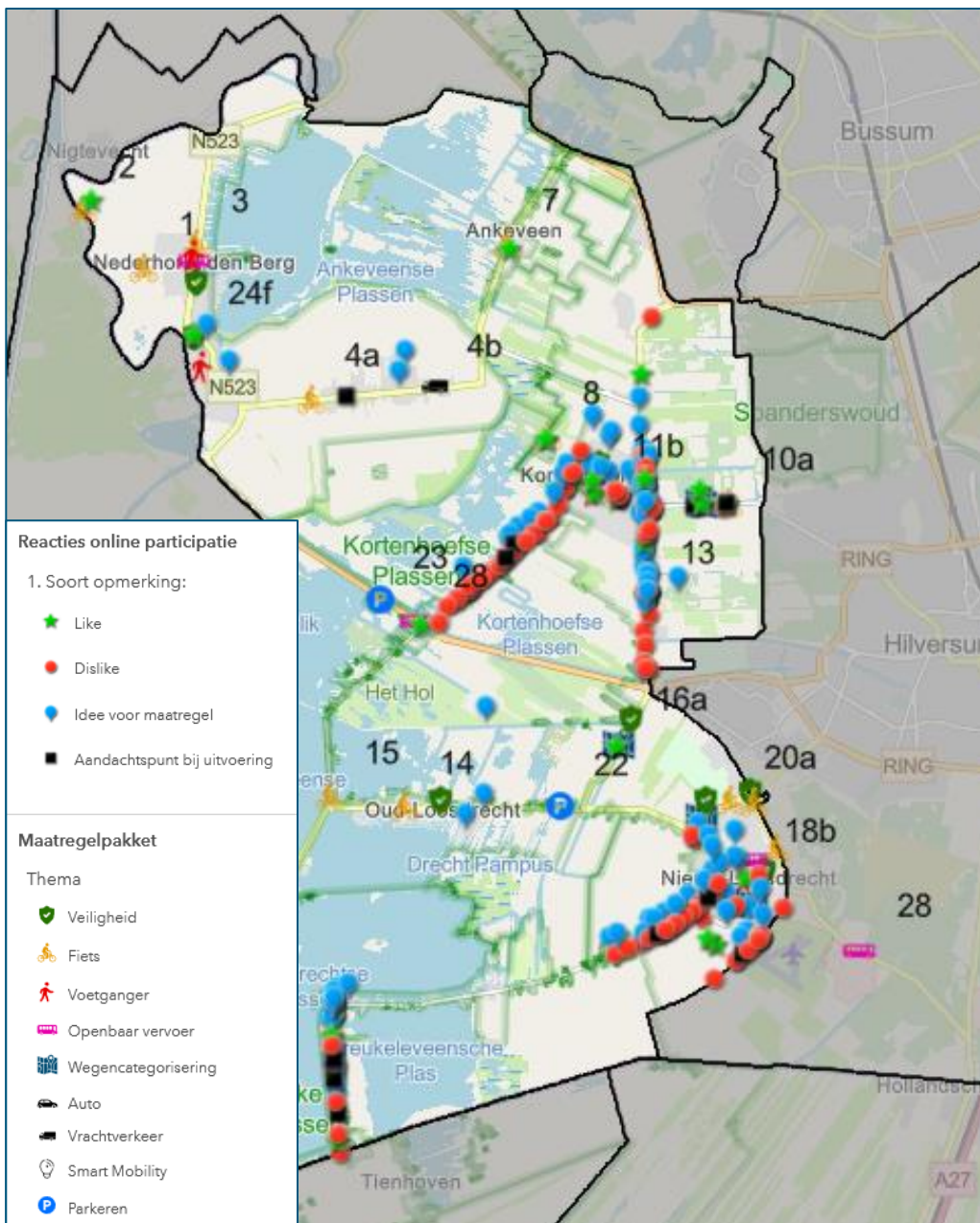
Figuur 52: Overige reacties.

De reacties die niet binnen een van de eerdergenoemde thema's passen, zijn op deze kaart weergegeven. Het gaat hierbij om opmerkingen over het landschap, het plaatsen van laadpalen voor elektrische auto's.

## Bijlage 3: Participatie naar aanleiding van deel A en B.

In november 2021 konden inwoners van de gemeente Wijdmeren reageren op de voorstellen in het Mobiliteitsplan Wijdmeren naar aanleiding van de resultaten in Deel A (visie en doelstellingen) en Deel B (wensnetwerken per vervoerswijze). In totaal zijn er 363 reacties gegeven door de bewoners. Het overgrote deel van de reacties (335) ging over de locatie specifieke maatregelen. Daarnaast zijn er 28 reacties op de algemene maatregelen gegeven.

De reacties van de bewoners zijn mede gebruikt om het wensbeeld voor de auto aan te passen (zie hoofdstuk 7) en een aantal maatregelen uit het uitvoeringsprogramma aan te scherpen. In deze bijlage is een samenvatting gemaakt van de reacties per weg of locatie. Voor de algemene maatregelen zijn de reacties samengevat per thema.



### Kortenhoef

- Smidsbrug
  - Diverse tegenstanders van een bypass bij de Smidsbrug.
  - Enkele vragen wat schrappen van Zuidsingel Fase 8 betekent voor benodigde maatregelen bij de Smidsbrug.
  - Er zijn zorgen dat een betere doorstroming van het verkeer zorgt dat er meer verkeer via de Smidsbrug gaat rijden.
- Kortenhoefsedijk
  - Veel zorgen over de effecten van het nachtelijk vrachtverbod op het Noordereinde/ Zuidereinde en de gevolgen die dat heeft voor de Kortenhoefsedijk.
  - Veel reacties dat meer gedeeltes of zelfs de volledige weg als 30 km/u ingericht moeten worden.

### 's-Graveland

- Noordereinde
  - Noordereinde volledig 30 km/u maken (en/of huidige toegestane snelheid beter handhaven).
  - Steun voor nachtelijk vrachtverbod, diverse bewoners zien het liefste ook overdag een verbod voor vrachtverkeer.
  - Bij het nemen van maatregelen op deze weg is het belangrijk dat de bomen behouden blijven.
- Zuidereinde
  - Zuidereinde volledig 30 km/u maken (en/of huidige toegestane snelheid beter handhaven).
  - Steun voor nachtelijk vrachtverbod, diverse bewoners zien het liefste ook overdag een verbod voor vrachtverkeer.

### Nieuw-Loosdrecht

- Nieuw-Loosdrechtsedijk (kern Nieuw-Loosdrecht)
  - Beter handhaven op snelheidslimiet (50 km/u) en plaatsen snelheidsremmers.
  - Verbreden fietspaden.
  - Verbeteren parkeermogelijkheden.
- Rading/ rondweg Ter Sype
  - Wisselend beeld in de reacties: veel respondenten zien een rondweg via de Rading niet zitten, maar wel diverse likes bij het nieuwe tracé.

### Breukeleveen, Muyevelt, Boomhoek

- Herenweg Breukeleveen
  - Respondenten willen graag dat de snelheid van het verkeer omlaag gaat. Sommigen zetten in op betere handhaving van de huidige limiet (bijvoorbeeld met flietpalen/ controles), anderen willen graag terug naar 30 km/u.
  - Daarnaast enkele reacties om het trottoir te verbreden.

### Algemene maatregelen

- Veiligheid
  - Schoolomgevingen zoveel mogelijk autoluw maken.
  - Verlagen van de snelheid, met name op lintwegen.
  - Zwaar verkeer op de lintwegen ontmoedigen.
  
- Voetganger
  - Vraag bewoners om mee te helpen bij de inventarisatie van de ontbrekende trottoirs.
  - Veilige oversteekplaatsen, met goede zichtbaarheid, zijn belangrijk.
  
- Parkeren
  - Respondenten willen dat de huidige parkeerproblematiek wordt verminderd. Een gedeelte van de bewoners wil dat er meer plekken beschikbaar moeten komen in openbaar gebied, maar er is ook een deel van de bewoners die willen dat er meer op eigen terrein wordt geparkeerd.
  - Vrachtwagens moeten parkeren buiten de bebouwde kom.
  
- Auto
  - Bij de verkeerstellingen moet ook de hele dag de snelheid van het verkeer gemeten worden.
  - Het aantal laadpalen moet meegroeien met het aantal elektrische auto's.
  -
  
- Algemeen
  - Bewoners willen graag betrokken worden bij verkeersprojecten.
  - Koppel het mobiliteitsbeleid aan locatiebeleid. Dit heeft namelijk een sterke relatie met elkaar.

## Bijlage 4: Tabel uitvoeringsprogramma

| Thema                            | Beschrijving (locatie) Maatregel   | Dorp                | Nadere toelichting/ aandachtspunten  | Effect op modaliteit | Planning         | Prioriteit               | Nr  |
|----------------------------------|--|---------------------|--|----------------------|------------------|--------------------------|-----|
| Fiets                            | Torenweg   | Nederhorst den Berg | Realiseren fietsstroken (rood asfalt)  | Fiets, auto          | LT: 10-25 jaar   | 1. Hoge prioriteit       | 1   |
| Fiets                            | Eilandseweg (tussen pontje en Torenweg)  | Nederhorst den Berg | Verbreden fietsstroken (rood asfalt)   | Fiets, auto          | LT: 10-25 jaar   | 3. Middellage prioriteit | 2   |
| Fiets                            | Dammerweg  | Nederhorst den Berg | Realiseren fietsstroken (rood asfalt)  | Fiets, auto          | MLT: 4-10 jaar   | 3. Middellage prioriteit | 3   |
| Fiets                            | Middenweg  | Nederhorst den Berg | Herinrichting naar 2-richtingenfietspad aan Zuid-Oost zijde Middenweg (regionale doorfietsroute); let op 2 vaste bruggen | Fiets                | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 4a  |
| Vrachtverkeer                    | Middenweg  | Nederhorst den Berg | Invoeren vrachtverbod ten oosten van industriegebied (uitgezonderd bestemmingsverkeer)                                   | Auto, vrachtauto     | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 4b  |
| Weg-categorisering/ Leefbaarheid | Middenweg  | Nederhorst den Berg | Verlaging toegestane snelheid naar 30 km/u ten van Nieuw Walden tot Herenweg (Ankeveen)                                  | Auto, OV             | KT: 1 tot 3 jaar | 3. Middellage prioriteit | 4c  |
| Voetganger                       | Voorstraat, Overmeerseweg, Kuijerpap   | Nederhorst den Berg | Verhogen onderhoudsniveau trottoir naar niveau A of B  | Voetganger           | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 5   |
| Voetganger                       | Meerhoek, Lijsterlaan  | Nederhorst den Berg | Verhogen onderhoudsniveau trottoir naar niveau A of B  | Voetganger           | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 6   |
| Veiligheid                       | Warinschool  | Nederhorst den Berg | Aandacht voor veilige oversteek over Nieuwe Overmeerseweg.   | Voetganger           | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 24g |
| Veiligheid                       | Wegen van 50 km/u in woongebieden die geen verkeersfunctie hebben afwaarderen naar 30 km/uur | Nederhorst den Berg | Aanpassen bebording en tijdens groot onderhoud herinrichten naar erftoegangsweg  | Auto                 | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 39a |
| Fiets                            | Hollands End en Stichts End  | Ankeveen            | Realiseren fietsstroken (rood asfalt) en streetprint   | Fiets, auto          | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 7   |
| Weg-categorisering/ Leefbaarheid | Herenweg   | Ankeveen            | Verlaging toegestane snelheid naar 30 km/u tussen Noordereinde en komgrens   | Auto, OV             | KT: 1 tot 3 jaar | 3. Middellage prioriteit | 40  |



| Thema                            | Beschrijving (locatie) Maatregel                               | Dorp       | Nadere toelichting/ aandachtspunten  | Effect op modaliteit        | Planning         | Prioriteit               | Nr  |
|----------------------------------|--|------------|--|-----------------------------|------------------|--------------------------|-----|
| Fiets                            | Haalbaarheids-onderzoek fietsverbinding Kortenhoef - Middenweg | Kortenhoef | De verbinding loopt gedeeltelijk door Natura 2000 gebied. Combineren met voetpad Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen  | Fiets                       | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 8   |
| Fiets                            | Kerklaan   | Kortenhoef | Herinrichting met fietspad, gaat ten koste van bomen. Grotendeels inpasbaar, alleen niet ter hoogte van de Meenthof. Langsparkeren Kerklaan blijft, vanwege gebrek aan alternatieve parkeerlocaties.   | Fiets                       | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 11a |
| Voetganger                       | Kerklaan, trottoirs in en om de Meenthof, Parklaan             | Kortenhoef | Verhogen onderhoudsniveau trottoir naar niveau A of B  | Voetganger                  | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 11b |
| Veiligheid                       | Omgeving Smidsbrug   | Kortenhoef | De verkeersveiligheid en de doorstroming dienen in de huidige situatie verbeterd te worden, maar zijn ook een randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen in Kortenhoef. Blanco start van een onderzoek naar oplossingen, waarbij bewoners mogen participeren.   | Fiets, auto, vrachtauto, OV | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 12  |
| Parkeren                         | Oplossen problematiek De Zuwe                                  | Kortenhoef | De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten dient verbeterd te worden i.c.m. het inrichten van de doorfietsroute en het oplossen van de parkeerproblematiek op warme zomerse dagen en bij ijs (inclusief fietsparkeren mogelijk ten koste van autoparkeren). De parallelweg is een provinciale weg en het is een gemeentelijk strandje dus gezamenlijk dient een oplossing te worden gevonden. De Zuwe heeft al een Toeristische Overstap Plek (TOP). | Auto fiets                  | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 23  |
| Weg-categorisering/ Leefbaarheid | Kortenhoefsedijk   | Kortenhoef | Verlaging van de toegestane snelheid naar 30 km/u  | Auto                        | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 41a |
| Vrachtverkeer                    | Kortenhoefsedijk   | Kortenhoef | Invoeren nachtelijk vrachtverbod. Inrichten ontheffingenstelsel. Handhaving door politie/BOA's of met kentekenregistratie met video  |                             | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 41b |

| Thema         | Beschrijving (locatie) Maatregel   | Dorp           | Nadere toelichting/ aandachtspunten  | Effect op modaliteit    | Planning         | Prioriteit               | Nr  |
|---------------|--|----------------|--|-------------------------|------------------|--------------------------|-----|
| Veiligheid    | Curtevenneschool   | Kortenhoef     | Woud aan borden verwijderen  | Voetganger              | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 24d |
| Veiligheid    | De Regenboog   | Kortenhoef     | Instellen parkeerverbod op Elbert Mooijlaan tijdens de schoolspits en woud aan borden verwijderen  | Voetganger              | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 24e |
| Veiligheid    | Wegen van 50 km/u in woongebieden die geen verkeersfunctie hebben afwaarderen naar 30 km/uur | Kortenhoef     | Aanpassen bebording en tijdens groot onderhoud herinrichten naar erftoegangsweg, inclusief De Kwakel   | Auto                    | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 39b |
| Fiets         | Noordereinde   | 's-Graveland   | Herinrichting weg met verbreden fietspad (regionale doorfietsroute) en verbreden rijbaan. Optimale inrichting voor fiets, auto en natuur in relatie tot grondbezit nader uitwerken met NM. Monumentale bomen spelen grote rol in kosten herinrichting. | Fiets, auto, vrachtauto | MLT: 4-10 jaar   | 1. Hoge prioriteit       | 9a  |
| Vrachtverkeer | Noordereinde   | 's-Graveland   | Invoeren nachtelijk vrachtverbod. Inrichten ontheffingstelsel. Handhaving door politie/BOA's of met kentekenregistratie met video  | Auto, vrachtauto        | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 9b  |
| Fiets         | Leeuwenlaan  | 's-Graveland   | Aanleg doorfietsroute (Onderdeel regionale doorfietsroute) Aanbrengen openbare verlichting en belijning fietspad   | Fiets                   | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 10a |
| Veiligheid    | Leeuwenlaan  | 's-Graveland   | Inrichten naar 50 km/uur weg, busdrempels  | Auto, vrachtauto        | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 10b |
| Vrachtverkeer | Zuidereinde  | 's-Graveland   | Invoeren nachtelijk vrachtverbod. Inrichten ontheffingstelsel. Handhaving door politie/BOA's of met kentekenregistratie met video  | Auto, vrachtauto        | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 13  |
| Fiets         | Oud-Loosdrechtsedijk (tussen 's-Gravelandse-vaartweg en Horndijk)                            | Oud-Loosdrecht | Realiseren fietsstroken en opheffen parkeren op rijbaan  | Fiets                   | MLT: 4-10 jaar   | 1. Hoge prioriteit       | 14  |
| Fiets         | Horndijk (waar geen fietspad is)   | Oud-Loosdrecht | Realiseren fietsstroken  | Fiets                   | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 15a |

| Thema                            | Beschrijving (locatie) Maatregel   | Dorp                    | Nadere toelichting/ aandachtspunten  | Effect op modaliteit | Planning         | Prioriteit               | Nr  |
|----------------------------------|--|-------------------------|--|----------------------|------------------|--------------------------|-----|
| Weg-categorisering/ Leefbaarheid | Horndijk/ Moleneind  | Oud-Loosdrecht          | Verlaging van de toegestane snelheid naar 30 km/u  | Auto                 | MLT: 4-10 jaar   | 3. Middellage prioriteit | 15b |
| Leefbaarheid                     | 's-Gravelandse-vaartweg  | Oud-Loosdrecht          | Van 60 km/uur naar 50 km/uur door verplaatsen komgrens en met enkele snelheidsremmers  | Auto, vrachtauto     | MLT: 4-10 jaar   | 3. Middellage prioriteit | 16a |
| Veiligheid                       | 's-Gravelandse-vaartweg  | Oud-Loosdrecht          | Aanpassen Draaibrug  |                      | LT: 10-25 jaar   | 4. Lage prioriteit       | 16b |
| Veiligheid                       | De Catamaran   | Oud-Loosdrecht          | Plaatsen geregelde oversteek als aanvulling op bestaande oversteek met zebra   | Voetganger           | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 24b |
| Parkeren                         | Haalbaarheids-onderzoek Toeristische Overstaplocaties                                    | Oud en Nieuw Loosdrecht | Rondom de attracties bij de plassen is niet voldoende ruimte voor parkeerplaatsen. Rondom het hoefijzer is behoefte aan toeristische overstaplocaties zodat mensen op afstand parkeren en lopend of met de fiets hun bestemming kunnen bereiken. Samenhang met Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen. | Auto, fiets          | KT: 1 tot 3 jaar | 2. Middelhoge prioriteit | 22  |
| Veiligheid                       | 't Jagerspaadje  | Nieuw-Loosdrecht        | Veiligheidsmaatregelen op het Jagerspaadje om de snelheid van het verkeer te verlagen.   | Fiets, auto          | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 17  |
| Fiets                            | Nieuw-Loosdrechtsedijk   | Nieuw-Loosdrecht        | Verbreden fietsstroken binnen de kern (blijft 50 km/uur)   | Fiets, auto          | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 18a |
| Voetganger                       | Nieuw-Loosdrechtsedijk, Nootweg, Berkenlaan, Eikenlaan, Laan van Eikenrode, Sint Annepad | Nieuw-Loosdrecht        | Verhogen onderhoudsniveau trottoir naar niveau A of B  | Voetganger           | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 18b |
| Fiets                            | Rading ter hoogte van gemeentehuis   | Nieuw-Loosdrecht        | Asfalteren en verbreden fietspad (regionale doorfietsroute) ter hoogte van gemeentehuis  | Fiets                | MLT: 4-10 jaar   | 3. Middellage prioriteit | 19a |
| Fiets                            | Rading van gemeentehuis tot Noodweg  | Nieuw-Loosdrecht        | Lobby opstarten bij Hilversum voor het asfalteren en verbreden fietspad (regionale doorfietsroute) van het fietspad, dat is gelegen op het grondgebied van Hilversum. Dit kan ten koste van bomen gaan. Verlichting, comfort en onderhoud direct meenemen  | Fiets                | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 19b |
| Fiets                            | Molenmeent   | Nieuw-Loosdrecht        | Verbreden fietspad (regionale doorfietsroute)  | Fiets                | KT: 1 tot 3 jaar | 2. Middelhoge prioriteit | 20a |

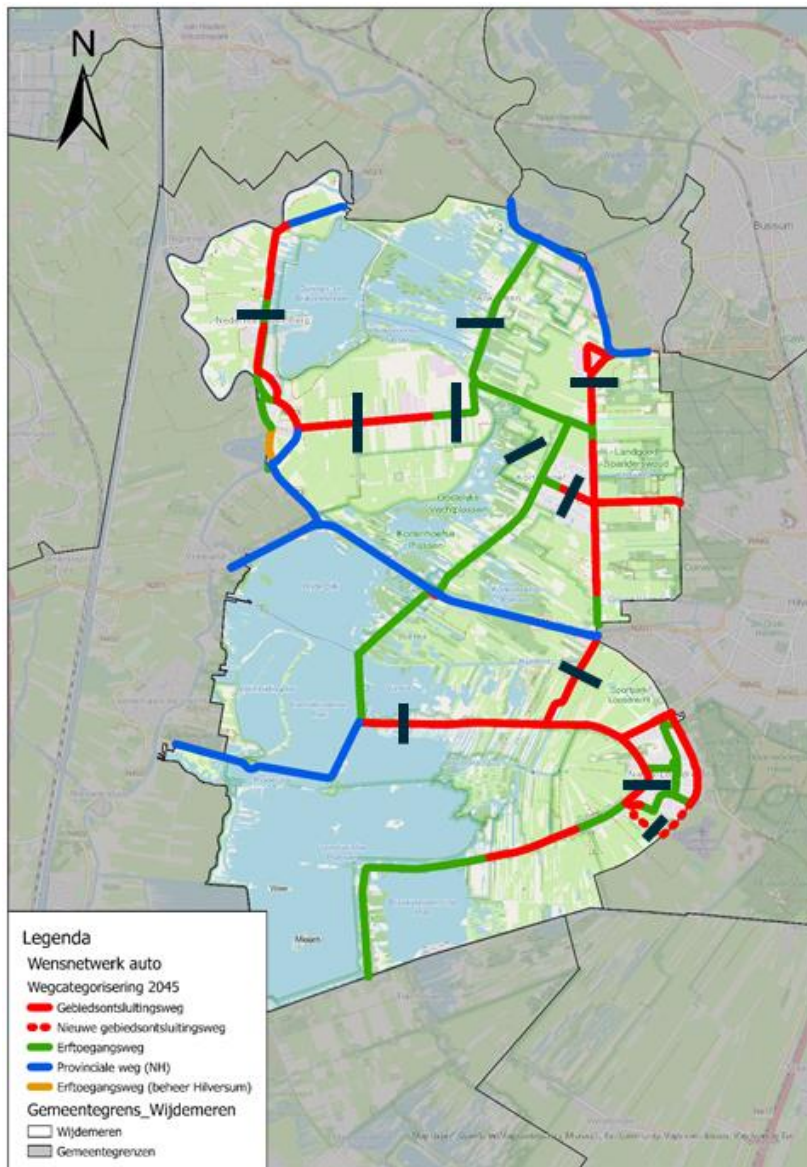
| Thema                            | Beschrijving (locatie) Maatregel   | Dorp                              | Nadere toelichting/ aandachtspunten   | Effect op modaliteit      | Planning         | Prioriteit               | Nr  |
|----------------------------------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|------------------|--------------------------|-----|
| Leefbaarheid                     | Molenmeent   | Nieuw-Loosdrecht                  | Van 60 km/uur naar 50 km/uur door verplaatsen komgrens en met enkele snelheidsremmers   | Auto, vrachtauto          | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 20b |
| Veiligheid                       | Molenmeent/ Rading   | Nieuw-Loosdrecht                  | Aanleg doorfietsroute, (onderdeel regionale doorfietsroute) o.a. veilig maken rotonde, ontwerp beschikbaar  | Fiets, auto en vrachtauto | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 20c |
| Auto                             | Rondweg Ter Sype   | Nieuw-Loosdrecht                  | Realisatie van een zuidelijke rondweg als onderdeel van de ontwikkeling van Ter Sype. Bij het ontwerp van deze rondweg is een verkeersveilige oplossing (met name op de Rading) een randvoorwaarde. | Auto, OV                  | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 21a |
| Auto                             | Tjalk (tussen rondweg ter Sype)  | Nieuw-Loosdrecht                  | Herinrichting naar erftoegangsweg na realisatie rondweg, de bus gaat via de rondweg en Rading rijden  | Fiets, auto, OV           | LT: 10-25 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 21b |
| Veiligheid                       | De Sterrenwachter (Lindelaan)  | Nieuw-Loosdrecht                  | Parkeerplaats nabij VOP opheffen  | Voetganger                | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 24c |
| Weg-categorisering/ Leefbaarheid | Nieuw-Loosdrechtsedijk   | Nieuw-Loosdrecht                  | Verlagen toegestane snelheid naar 30 km/u ten westen de Tjalk   | Auto, OV                  | MLT: 4-10 jaar   | 3. Middellage prioriteit | 43  |
| Parkeren                         | Nieuw-Loosdrechtsedijk   | Nieuw-Loosdrecht                  | Onderzoek naar geschikte maatregelen om te voorkomen dat auto's binnen 5 tot 10 meter van een zijweg parkeren   | Auto                      | KT: 1 tot 3 jaar | 2. Middelhoge prioriteit | 44  |
| Veiligheid                       | Luitgardeweg   | Nieuw-Loosdrecht                  | Onderzoek naar noodzaak maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, uitvoering 39c  | Auto, Fiets               | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 45  |
| Veiligheid                       | Wegen van 50 km/u in woongebieden die geen verkeersfunctie hebben afwaarderen naar 30 km/uur | Nieuw-Loosdrecht                  | Aanpassen bebording en tijdens groot onderhoud herinrichten naar erftoegangsweg   | Auto                      | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 39c |
| OV                               | Aanleg halteplaatsen i.v.m. wijzigen route lijn 104  | Nieuw-Loosdrecht                  | Het betreft 12 halteplaatsen incl.abri's i.v.m. wijzigen route lijn 104   | OV                        | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 43  |
| Weg-categorisering/ Leefbaarheid | Herenweg, Breukeleveense Meentje, Nieuw-Loosdrechtsedijk                                     | Boomhoek, Muyevelde, Breukeleveen | Verlagen toegestane snelheid naar 30 km/u   | Auto, OV                  | MLT: 4-10 jaar   | 3. Middellage prioriteit | 42  |

| Thema      | Beschrijving (locatie) Maatregel                               | Dorp               | Nadere toelichting/ aandachtspunten  | Effect op modaliteit  | Planning         | Prioriteit               | Nr  |
|------------|--|--------------------|--|-----------------------|------------------|--------------------------|-----|
| Veiligheid | Uniforme inrichting schoolomgeving bij basisscholen            | Gemeente Wijdmeren | Uniforme inrichting schoolomgeving bij basisscholen, hierbij wordt bij elke school ook gekeken naar de mogelijkheden om de schoolomgeving autolower te maken.  | Voetganger            | LT: 10-25 jaar   | 1. Hoge prioriteit       | 24a |
| Veiligheid | Educatieve maatregelen voor jongeren en ouderen                | Gemeente Wijdmeren | GEDRAGSBEÏNVOEDING VERKEERVEILIGHEID DOORZETTEN MET BESTAANDE MIDDELEN   | Fiets, OV, auto       | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 25  |
| Voetganger | Onderzoek ontbrekende trottoirs langs gebiedsontsluitingswegen | Gemeente Wijdmeren | Inventarisatie ontbrekende trottoirs langs gebiedsontsluitingswegen, verwacht gebruik en haalbaarheid aanleg trottoirs   | Voetganger            | LT: 10-25 jaar   | 4. Lage prioriteit       | 26  |
| Voetganger | Evaluatie voetgangers oversteekplaatsen                        | Gemeente Wijdmeren | Inventarisatie en evaluatie van de voetgangers oversteekplaatsen op de 50 km/uur wegen   | Voetganger            | KT: 1 tot 3 jaar | 2. Middelhoge prioriteit | 27  |
| OV         | Lobby OV-lijnen  | Gemeente Wijdmeren | Lobby bij provincie en Regio doortrekken lijn 122 naar station Hollandsche Rading en streekbus verbinding tussen Hilversum en Uithoorn via N201. Uitvoeren OV-behoefteonderzoek Nieuw-Loosdrecht.                                      | OV                    | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 28  |
| OV         | HUB-halte Nederhorst den Berg, Kortenhoef en Nieuw-Loosdrecht  | Gemeente Wijdmeren | Verbeteren haltevoorzieningen first & last mile  | OV, fiets, voetganger | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 29  |
| Parkeren   | Herziening parkeernormen                                       | Gemeente Wijdmeren | Herziening van het parkeerbeleid met een actualisatie van de parkeernormen, hanteerbare beleidsuitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente en daar waar mogelijk parkeerproblemen in de woonwijken op te lossen. | Auto                  | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 30  |
| Parkeren   | Onderzoek vrachtwagen parkeren                                 | Gemeente Wijdmeren | Het beleid met betrekking tot vrachtwagenparkeren dient geactualiseerd te worden   | Vrachtauto            | KT: 1 tot 3 jaar | 3. Middelhoge prioriteit | 31  |
| Parkeren   | Fiets parkeren uitbreiden bij huidige knelpunt locaties        | Gemeente Wijdmeren | Bij de Hubs, TOP's en OV-haltes dient de behoefte van fietsparkeerplaatsen in beeld worden gebracht en te worden opgelost. Hierbij is ook aandacht nodig voor fietsoplaadpunten.   | Fiets                 | MLT: 4-10 jaar   | 2. Middelhoge prioriteit | 32  |

| Thema         | Beschrijving (locatie) Maatregel  | Dorp               | Nadere toelichting/ aandachtspunten  | Effect op modaliteit | Planning         | Prioriteit               | Nr |
|---------------|---|--------------------|--|----------------------|------------------|--------------------------|----|
| Auto en fiets | Jaarlijks verkeerstellingen   | Gemeente Wijdmeren | 2 jaarlijks uitvoeren van verkeerstellingen; 35 autolocaties en 25 op (school)fietsroutes  | Auto en Fiets        | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 33 |
| Auto          | Evaluatie laadpalenbeleid   | Gemeente Wijdmeren | Het vigerende laadpalen beleid dient te worden geëvalueerd in 2024. Speciale aandacht voor het feit dat veel laadpalen zijn aangelegd en vervolgen weer verwijderd na klachten   | Auto                 | KT: 1 tot 3 jaar | 2. Middelhoge prioriteit | 34 |
| Auto          | Campagnes duurzame mobiliteit   | Gemeente Wijdmeren | Duurzaamheid campagnes om thuiswerken, deelmobiliteit en duurzame mobiliteit te promoten   | Fiets, OV, auto      | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 35 |
| Auto          | Verkeersonderzoek   | Gemeente Wijdmeren | Kleine verkeersonderzoeken   | Auto en fiets        | KT: 1 tot 3 jaar | 2. Middelhoge prioriteit | 36 |
| Auto          | Review verkeerseffect rapportages   | Gemeente Wijdmeren | Beoordelen/evalueren verkeerseffectrapportages bij ontwikkelingen van meer dan 25 woningen   | Auto en fiets        | KT: 1 tot 3 jaar | 2. Middelhoge prioriteit | 37 |
| Veiligheid    | Verbeteren oversteken op GOW's 2 per jaar   | Gemeente Wijdmeren | Bijvoorbeeld aanleg zebra's, middeneiland en dynamische verlichting fietsoversteken rotondes   | Auto en fiets        | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 46 |
| Veiligheid    | Lobby om op (lint)wegen met een zwakke verkeersrelatie het snelheidsregime van 50 km/uur om te kunnen zetten naar 30 km/uur | Gemeente Wijdmeren | Op ambtelijk en bestuurlijk niveau overleg voeren met Veiligheidsregio (en nood- en hulpdiensten) en OV-bedrijven over het mogelijk maken van een lager snelheidsregime op de (lint)wegen met behoud van aanrijtijden brandweer, comfort en duurzaam veilige inrichting. | Alle                 | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 47 |
| Veiligheid    | Bewonerswensen en prioriteiten college/raad   | Gemeente Wijdmeren | Dit geeft flexibiliteit in de uitvoering en er kan zo snel ingespeeld worden op nieuwe wensen en prioriteiten die passen binnen het mobiliteitsplan  | Alle                 | KT: 1 tot 3 jaar | 1. Hoge prioriteit       | 41 |

## Bijlage 5: Indicatieve dwarsprofielen

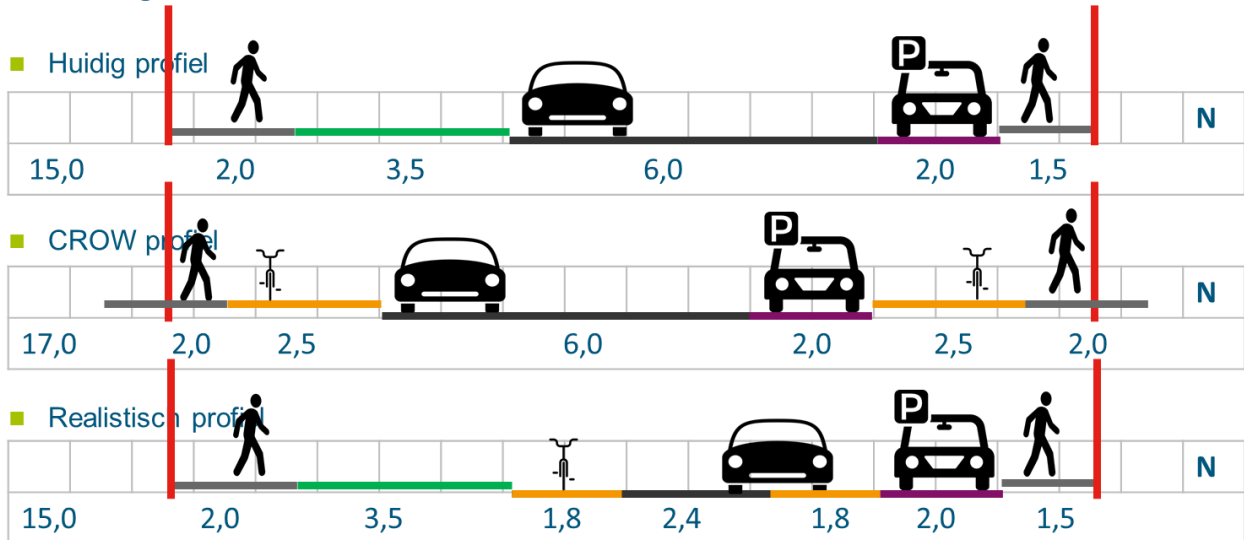
Voor een aantal wegen in Wijdmeren is met een globaal dwarsprofiel onderzocht wat de haalbaarheid is van de voorgestelde maatregelen. Hierbij is enerzijds gekeken naar de inpasbaarheid van de wensen om meer ruimte voor bijvoorbeeld de fiets te maken en anderzijds om de investeringskosten (ex BTW) in te schatten op basis van een globale SSK-raming (+/- 50%). Een overzicht van de locaties is opgenomen in onderstaande kaart.



Figuur 53: Locaties dwarsprofielen uitvoeringsplan.

In deze stap is eerst het huidige profiel in beeld gebracht en vervolgens een optimaal profiel bedacht op basis van de CROW-richtlijnen. In een aantal gevallen is het optimale profiel breder dan de beschikbare ruimte. In die gevallen is een realistisch profiel gemaakt, waarbij binnen de beschikbare ruimte een zo goed mogelijke invulling is gegeven aan de verschillende wensen.

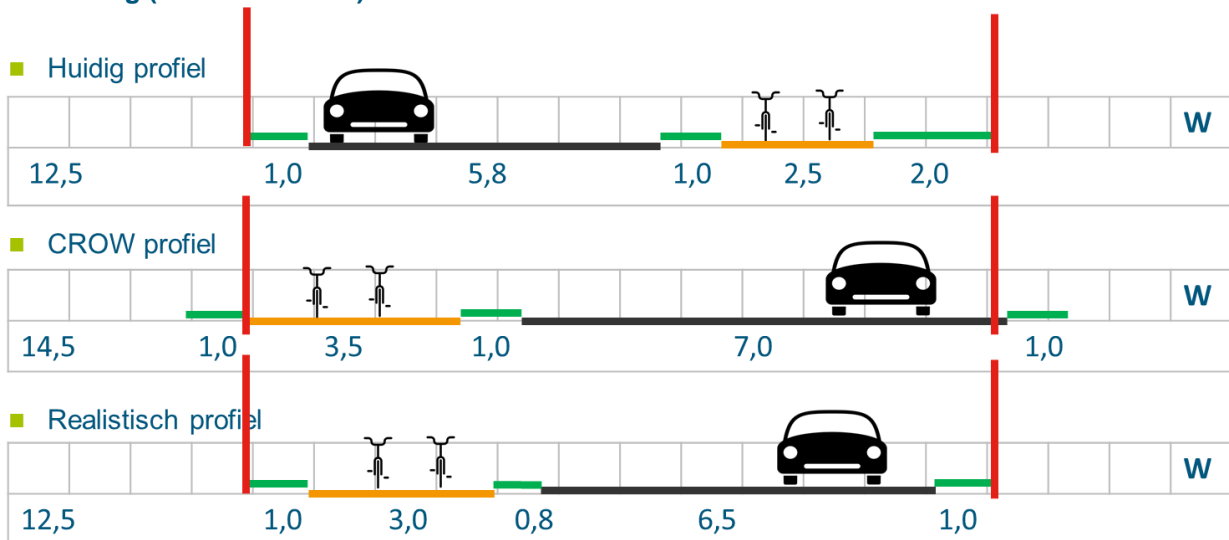
### Dammerweg



Figuur 54: Dwarsprofiel Dammerweg.

De Dammerweg is onderdeel van het regionale fietsnetwerk, maar op dit moment zijn er geen fietsvoorzieningen op de rijbaan. In een optimale inrichting, conform de CROW richtlijnen komen er vrijliggende fietspaden. Dit gaat echter ten koste van het groen en de beschikbare ruimte is onvoldoende. Daarom is in het realistisch profiel voorgesteld om fietsstroken op de rijbaan te realiseren. Het groen, parkeren en trottoirs kunnen dan in de huidige inrichting behouden blijven.

### Middenweg (GOW 50 km/uur)

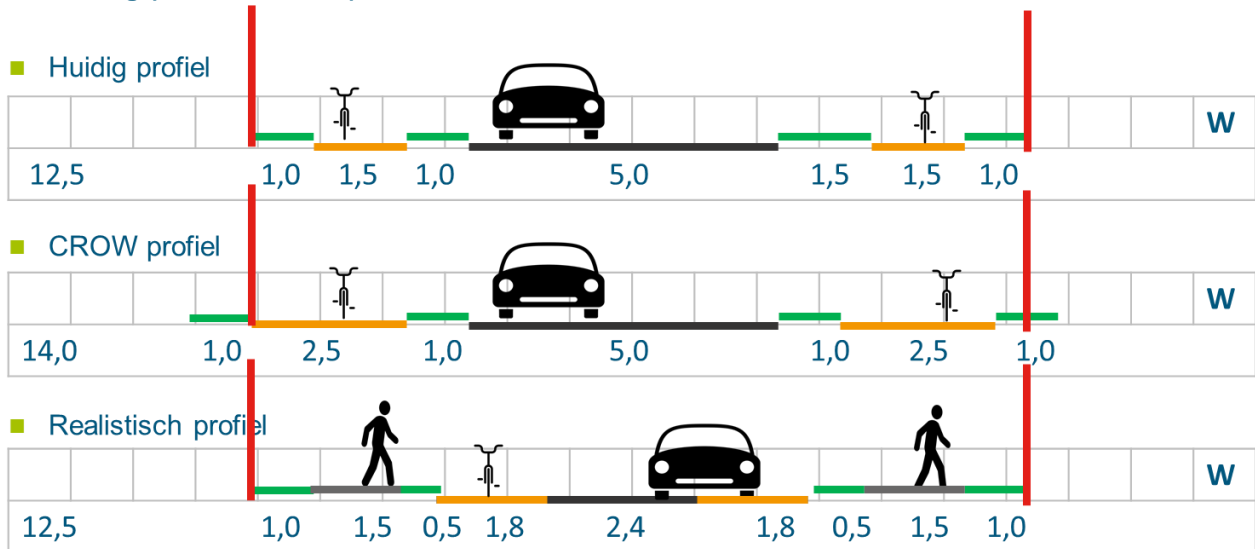


Figuur 55: Dwarsprofiel Middenweg (GOW 50 km/uur).

In de huidige situatie zijn het fietspad en de rijbaan op de Middenweg te smal. Op het moment dat deze weggedeeltes verbreed worden, conform de CROW richtlijnen, dan blijkt dat dit niet inpasbaar is. Daarom is gekeken naar de mogelijkheid om zowel het fietspad als de rijbaan iets te verbreden ten koste van het groen. Het 2-richtingen fietspad wordt daarbij naar de zuidzijde van de Middenweg verplaatst om te voorkomen dat fietsers en vrachtverkeer elkaar kruisen ter hoogte van bedrijventerrein Nieuw Walden. De bruggen in de Middenweg zijn een aandachtspunt bij de uitwerking van deze maatregel.



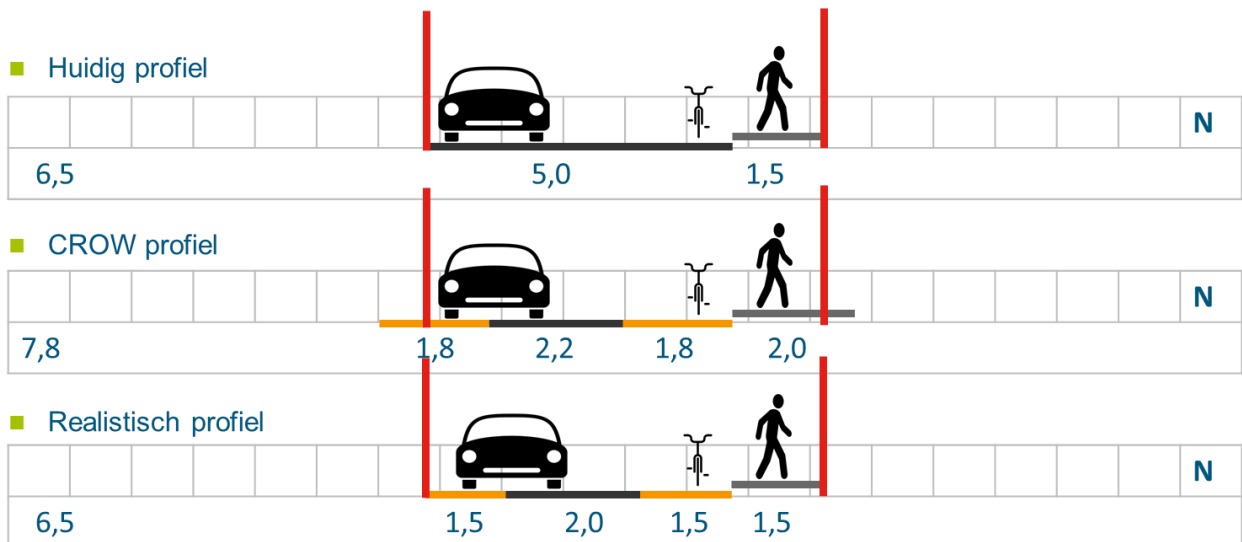
### Middenweg (ETW 30 km/uur)



Figuur 56: Dwarsprofiel Middenweg (ETW 30 km/uur).

Een gedeelte van de Middenweg (tussen Nieuw-Walden en de Herenweg) wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/u. Hierdoor is het niet meer noodzakelijk om fietspaden te realiseren, maar kan de fietser ook op de rijbaan rijden. Hierdoor ontstaat er ruimte voor trottoirs.

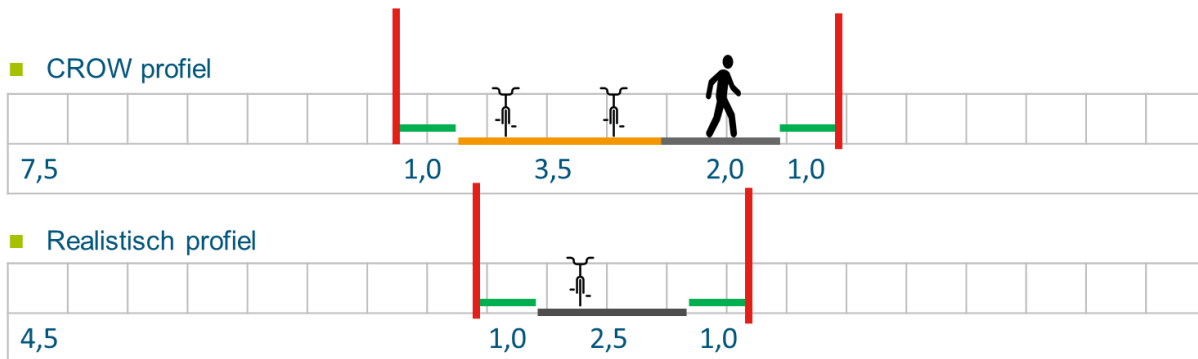
### Stichts End



Figuur 57: Dwarsprofiel fietstunnel onder het spoor.

Op het Stichts End in Ankeveen ontbreken op dit moment voorzieningen voor de fietser, ondanks dat de weg is opgenomen in het fietsnetwerk. Daarom wordt voorgesteld om fietssuggestiestroken op de rijbaan te realiseren in rood asfalt. In het CROW-profiel is opgenomen dat de rijbaan verbreed wordt om de veiligheid te verhogen, maar hier is geen ruimte voor beschikbaar. In het realistisch profiel blijft de rijbaan daarom even breed als in de huidige situatie.

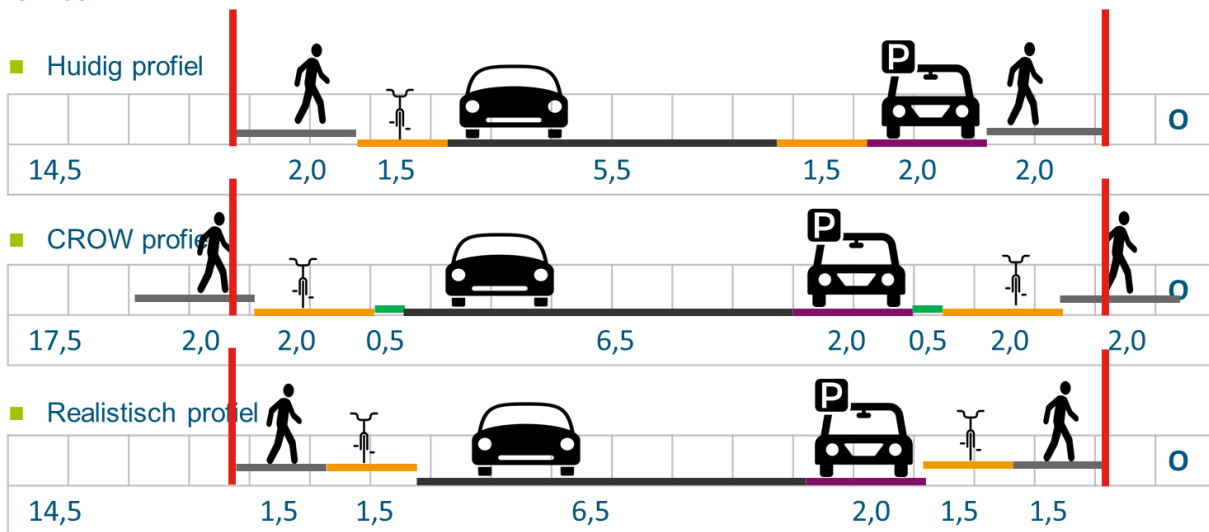
### Fietspad Kortenhoef – Middenweg



Figuur 58: Dwarsprofiel Fietspad Kortenhoef – Middenweg.

Een fietspad met een directe verbinding tussen Kortenhoef en de Middenweg zorgt voor een kortere afstand tussen Nederhorst den Berg en Kortenhoef. Daarnaast zorgt het ervoor dat fietsers tussen beide dorpen niet meer via de Kwakel hoeven te rijden. In de optimale situatie komt er een combinatie van een fietspad en een trottoir. Het is ook mogelijk om een smaller fietspad (betonplaten) te realiseren zonder voetpad.

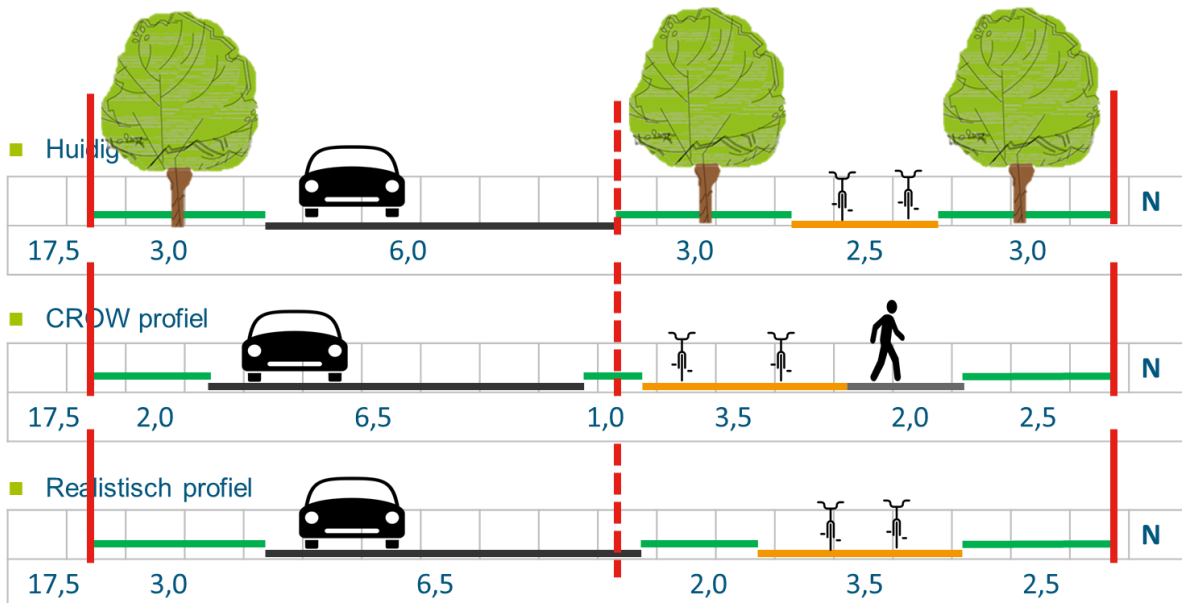
### Kerklaan



Figuur 59: Dwarsprofiel Kerklaan.

De Kerklaan vormt in de huidige situatie een van de grootste verkeersveiligheid risicolocatie binnen de gemeente Wijdmeren. Om de veiligheid te verbeteren is het gewenst om fietspaden te realiseren, zodat het risico op een aanrijding tussen een fietser en gemotoriseerd verkeer wordt verlaagd. De rijbaan kan echter niet smaller worden, omdat er ook openbaar vervoer en vrachtverkeer (naar de Meenthof) via de Kerklaan rijdt. Door de trottoirs iets minder breed te maken en het groen te verminderen is het mogelijk om fietspaden te realiseren op de Kerklaan.

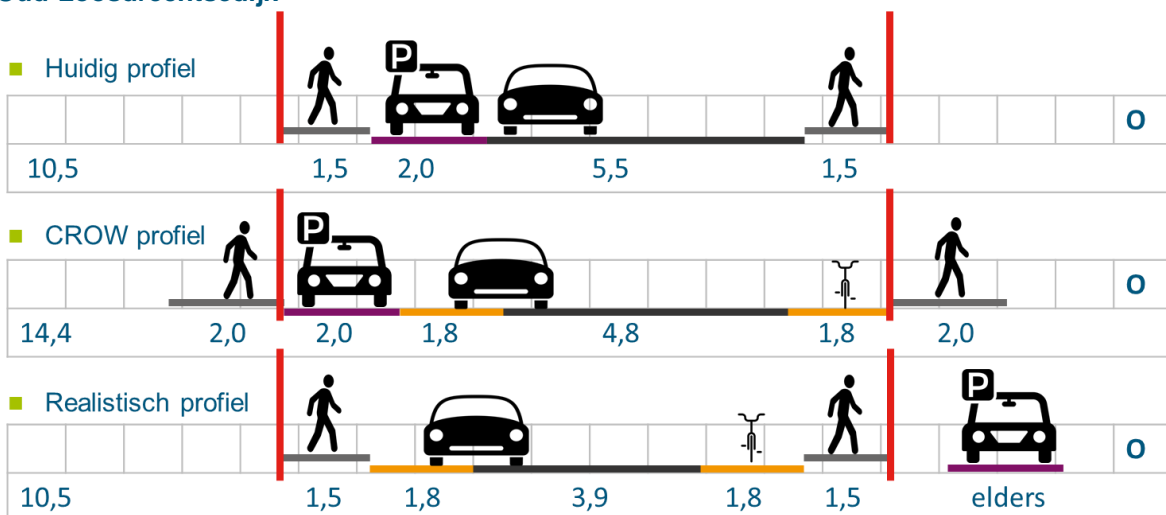
### Noordereinde



Figuur 60: Dwarsprofiel Noordereinde.

Het Noordereinde maakt onderdeel uit van het regionale fietsnetwerk. Daarnaast is de rijbaan momenteel te smal voor een Duurzaam Veilige inrichting. In het CROW-profiel is naast het verbreden van het fietspad en de rijbaan ook een trottoir toegevoegd. Deze variant gaat ten koste van veel groen. Daarom is in het realistische profiel voorgesteld om alleen het fietspad en de rijbaan te verbreden. Een belangrijk aandachtspunt, dat ook grote consequenties heeft voor de kosten, zijn de monumentale bomen langs het Noordereinde. Het best passende ontwerp voor het Noordereinde moet daarom in samenspraak met Natuurmonumenten worden opgesteld. Deze organisatie heeft ook een deel van de grond in bezit.

### Oud-Loosdrechtsedijk

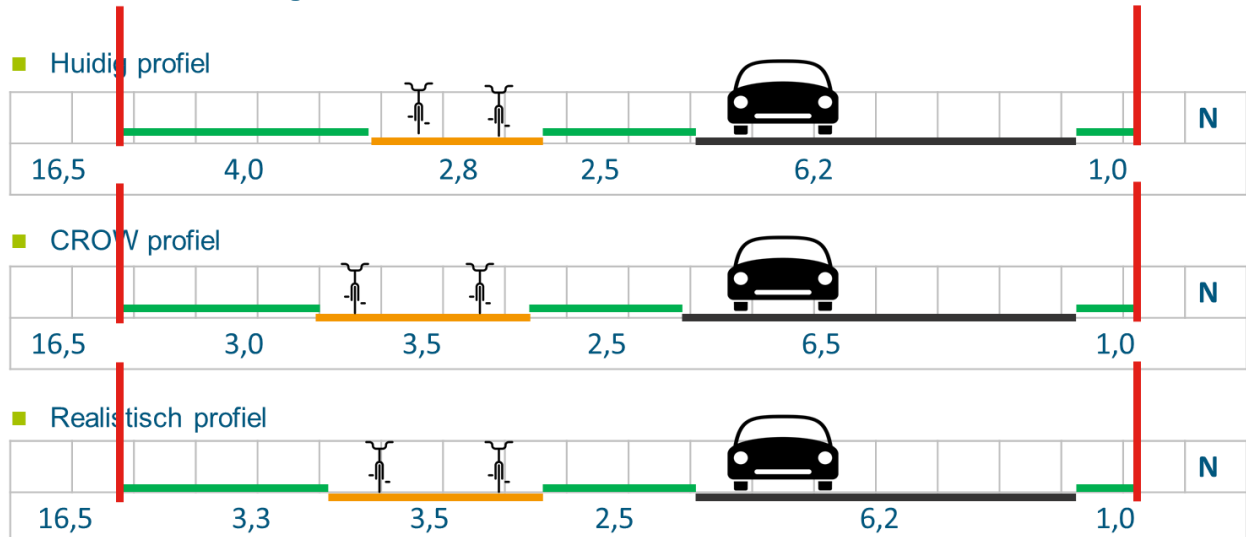


Figuur 61: Dwarsprofiel Oud-Loosdrechtsedijk.

In het centrum van Oud-Loosrecht ontbreken fietsvoorzieningen op de rijbaan. Uit het CROW profiel blijkt dat er veel meer ruimte nodig is om dit wegprofiel te realiseren. In het realistisch profiel is ervoor gekozen prioriteit te geven aan de fietsvoorzieningen op de rijbaan en voldoende breedte voor de

verkeersafwikkeling. Daardoor is er geen ruimte meer voor de parkeervakken op de rijbaan. Voor het opheffen van deze parkeerplaatsen moet elders een oplossing worden gezocht.

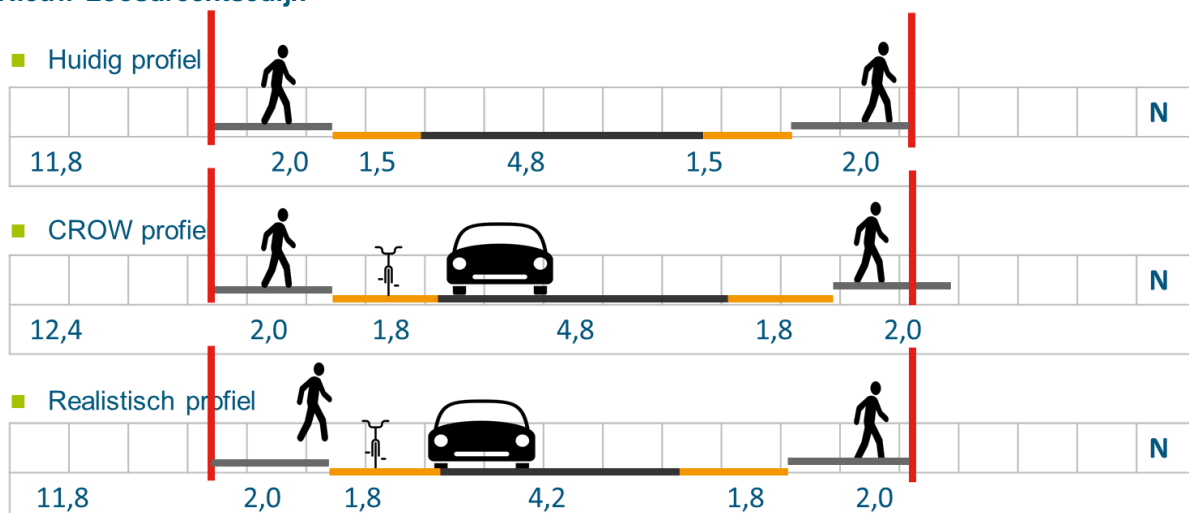
### 's-Gravelandsevaartweg



Figuur 62: Dwarsprofiel 's-Gravelandsevaartweg.

De 's-Gravelandsevaartweg voldoet grotendeels het CROW-profiel. De rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer is net te smal, maar de kosten van een verbreding wegen niet op tegen de baten. Het fietspad kan wel verbreed worden. Grootste aandachtspunt binnen de 's-Gravelandsevaartweg is de Draaibrug. Deze moet verbreed worden om te voorkomen dat deze brug het knelpunt in de route is. Het verbreden van een brug is kostbaar.

### Nieuw-Loosdrechtsedijk

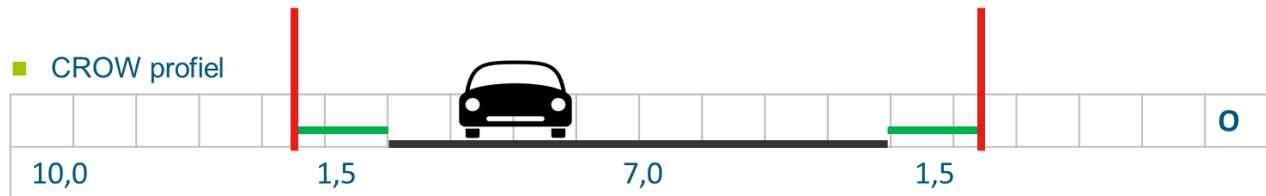


Figuur 63: Dwarsprofiel Nieuw-Loosdrechtsedijk.

Op de Nieuw-Loosdrechtsedijk 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.

### Rondweg Ter Sype



Figuur 64: Dwarsprofiel rondweg Ter Sype

De planvorming voor Ter Sype wordt momenteel voorbereid. Daardoor is er nog geen huidig profiel van de rondweg. Om problemen in de toekomst te voorkomen wordt voorgesteld om de rondweg te realiseren conform het CROW-profiel. Er komt geen fietspad langs de rondweg, omdat andere routes voor de fietsers directer en comfortabeler zijn.