

Vragen en antwoorden naar aanleiding van de informatiebijeenkomst van 14 juni 2018 plus de weergave van de bijeenkomsten werkgroep Verkeer van 27 juni, 2 en 12 juli 2018.

Op 14 juni 2018 heeft de gemeente de uitkomsten van het verkeersonderzoek tijdens een bijeenkomst op het gemeentehuis gepresenteerd. Iedereen die naar aanleiding hiervan vragen had kon deze via een mail adres indienen. Alle gestelde vragen zijn in dit document beantwoord, deel A. Na de informatiebijeenkomst zijn tijdens 3 werkgroepbijeenkomsten geweest. Tijdens deze avonden zijn de vragen mondeling beantwoord. De beantwoording van vragen en bespreking daarvan leverde weer nieuwe vragen en standpunten op. Deze zijn in deel B verwoord.

NB:

Omdat veel van de vragen die binnen zijn gekomen een overlap vertonen, hebben we de vrijheid genomen om een aantal vragen samen te vatten in één vraag. In de bijlagen treft u alle vragen en opmerkingen aan zoals deze zijn ingediend.

A. Behandeling ingediende vragen

Vragen m.b.t. het verkeersonderzoek in opdracht van de Gemeente Gooise Meren

Algemeen

1. Hoe wordt voorkomen dat er sluipverkeer zich gaat verplaatsen vanuit het plan via de parallelweg langs de Amersfoortsestraatweg ?

Het is niet te verwachten dat autoverkeer vanuit het plan zich zal verplaatsen via de parallelweg. Er ligt geen bestemming aan deze weg. Het doorgaande verkeer is gericht op de toeritten naar de A1.

2. Is overwogen om voorzieningen (winkels, kinderdagopvang, medische steunpost) en seniorenwoningen te verplaatsen naar de BORgronden ?

De kaders zoals die door de gemeente zijn opgesteld geven aan dat er woningbouw op het perceel gerealiseerd zal worden. Er is niets meegegeven ten aanzien van winkels, kinderopvang of iets dergelijks. De mogelijkheid om seniorenwoningen te realiseren behoort uiteraard tot de mogelijkheden en zal in de ontwikkeling worden meegenomen. In de kaders is immers alleen een prijscategorie meegegeven niet een type woning noch een doelgroep.

3. Het opheffen van de dependance van de Godelindeschool zal betekenen dat er minder fietsbewegingen van en naar de school ontstaan, dat ontlast de rotonde. Is er rekening mee gehouden dat vanuit het componistenkwartier – inclusief de nieuwbouw op de BORgronden – straks ook fietsers de Amersfoortsestraatweg zullen oversteken ?

Nee, daar was aanvankelijk geen rekening mee gehouden. Wanneer we ook het fietsverkeer van de BORgronden in de richting van de nieuwe school meenemen, is de inschatting dat de verkeersafwikkeling in dat geval per saldo niet beter of slechter wordt. Wanneer we het extra fietsverkeer wel meenemen, dan zullen de resultaten van de ochtendspits (iets) minder gunstig worden, maar nog altijd beter dan in de avondspits, welke dan altijd nog bepalend is. Schoolgaande kinderen op de fiets hebben alleen gevolgen voor de ochtendspits en niet voor de avondspits. Deze aspecten zijn verwerkt in het aangepaste model en te zien in de aangepaste filmpjes.

4. Bij de presentatie is opgemerkt dat de tijd en dag niet representatief waren. De vraag is of op basis van de beschikbare data van tellingen ook van een andere dag en ander tijdstip een nieuwe simulatie gemaakt kan worden ?

Die opmerking is niet gemaakt en voor zover na te gaan heeft niemand van de gemeente, maar ook Goudappel Coffeng die opmerking gemaakt. Er is in een periode van drie weken geteld in de – voor verkeerskundige analyses - zeer representatieve maanden maart en april.

5. Er zal grote overlast ontstaan bij de realisatie van 400 woningen waardoor het aantal voertuigbewegingen met 400-800 zal toenemen. Graag een andere bestemming.

Uitgangspunt is om het perceel te bebouwen met woningen, binnen de kaders zoals de gemeente die heeft meegegeven. Een andere bestemming is om die reden niet aan de orde.

6. Er zou extra informatie worden geplaatst op de website over gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Waar is die informatie terug te vinden ?

Op de website is deze informatie terug te vinden bij alle gegevens omtrent de verkeersavond van 14 juni. <https://borgronden.nl/informatieavond-verkeer-14-juni>.

7. De simulaties komen niet overeen met het gevoel van de buurt en/of mijn ervaring als weggebruiker ?

De vraag die beantwoord zou worden was of het wegnemen het verkeer aan kan, niet alleen nu, maar ook in de toekomst. Met feiten (metingen) en een prognose van aantallen is geprobeerd een feitelijk antwoord te geven op deze vraag. Dat richtte zich dus op “doorstroming”. Het gaat dan vooral om de vraag of er sprake is of zal zijn van grote filevorming, of een “verkeersinfarct”. Dat antwoord bleek helder uit de visualisatie van de verkeersgegevens: nee, er zal geen sprake van een verkeersinfarct. Huidige verkeerservaringen op piekmomenten zullen altijd blijven bestaan, ook in de toekomst. Daar valt slechts beperkt iets aan te doen. Wij ontwerpen echter op basis van een reëel normaal verkeersbeeld en niet op piekmomenten.

Uw vraag of het straks nog leefbaar is, hebben wij niet onderzocht. Dat gaat namelijk vooral over verkeershinder, ergernissen en irritaties. Verkeersleefbaarheid is daarmee subjectief en valt door ons daarom lastig te kwantificeren.

Evenmin hebben wij nu vragen onderzocht over verkeersveiligheid, of over aantallen ongevallen. Ook deze dat gaat niet over de vraag of het wegnemen het verkeer aan kan of niet en zijn om die reden (nu) niet beschouwd.

Zoals opgemerkt bij vraag 3 zijn het model en de filmpjes inmiddels aangepast. De aanpassingen die zijn doorgevoerd zijn de volgende:

- Fietsverkeer van en naar de BORgronden is meegenomen
- De verkeersafwikkeling op en rond het parkeerterrein van Albert Heijn is meegenomen
- Verkeer vanaf de parallelweg ter hoogte van de rotonde gaat nu twee richtingen uit

De oude filmpjes zijn verwijderd. Op de website staan alleen de nieuwe filmpjes vermeld.

Met de deelnemers van de bijeenkomst van 12 juli zijn de nieuwe filmpjes bekeken en besproken. Zij hebben aangegeven dat dit beeld goed overeenkomt met wat in de werkelijke situatie wordt ervaren.

8. De vraag is om bij de filmpjes te vermelden dat deze sneller worden afgespeeld, dan dat dit in de werkelijkheid ?

Op de website is inmiddels expliciet vermeldt dat de getoonde beelden op tweemaal de werkelijke snelheid worden afgespeeld.

9. Hoe kan het dat er auto's door elkaar heen rijden ? Er is te zien dat op tijdstippen gebruik wordt gemaakt van verkeerde opstelplaatsen, plaatsen die geen opstelplaatsen zijn in de praktijk. Hoe kan dat ?

De verklaring is modeltechnisch; verkeer dat af wil slaan staat in dat geval al deels op een connector (verbinding tussen segmenten) en houdt er niet altijd rekening mee dat de achterkant van de auto dan nog op de strook voor rechtdoorgaand verkeer staat. In de nieuwe filmpjes is dit aangepast.

10. In de presentatie wordt gesproken over wachtrijslengtes, kunnen daar ook wachttijden bij opgenomen worden ?

Die kunnen we ook inzichtelijk maken. Dit staat nu op de website.

11. Er is uitgegaan van een “worst-case scenario” waarbij rekening wordt gehouden met de onbekende positieve impact van minder fietsers naar de basisschool dependance. Met welke getallen is hier gerekend ? Evenmin is duidelijk of er rekening is gehouden met scholieren de andere kant op naar de nieuwbouw ? Tijdens de presentatie is gezegd dat er gekeken is naar postcode gebieden maar daar zitten nieuwbouwwijken niet bij .

Als gevolg van de sluiting van de dependance verhuizen er 350 leerlingen naar de hoofdlocatie van de Godelindeschool. Volgens de gemeente komt circa 80% van de leerlingen uit het Rembrandtpark. In de simulatie zijn we uitgegaan van $0,8 * 350 = 280$ minder fietsbewegingen per uur in de ochtendspits op de oversteek van de zuidoostelijke tak van de rotonde.

12. Er wordt graag met gemiddelden gewerkt in de simulaties, mag ik ook de gemiddelden zien van de 10 drukste kwartieren ? Pas als die worden verwerkt kunnen we echt spreken over het “worst case scenario”.

Op de informatieavond hebben we de gemiddelde wachtrijslengtes laten zien. In aanvulling daarop hebben we in de werkgroep bijeenkomst van 2 juli de bandbreedte in de resultaten laten zien, waar sprake van is in de 10 uitgevoerde modelsimulaties. Het bijbehorende filmpje is niet op de website geplaatst omdat het model nadien nog verder is aangepast. E.e.a. is wel in het uiteindelijke model verwerkt. Zie het antwoord op vraag 7.

13. Tijdens de presentatie is genoemd dat er in de gemeente Huizen geen plannen waren. Ik kom nu echter wel een project van 72 woningen (project Lux in Huizen. Was dit op het moment van onderzoek nog niet bekend bij Gemeente Huizen?

De gemeente heeft aangegeven dat er geen projecten zijn die direct van invloed zijn op de BORgronden. Dat betekent uiteraard niet dat er geen projecten zijn, die zijn er – zoals u terecht opmerkt – zeker in de gemeente Huizen. Uitgangspunt voor het opnemen van het aantal woningen is of het aannemelijk is dat verkeer zich via de Huizerstraatweg afwikkelt en/of dat logisch is. Er zijn immers diverse ontsluitingsmogelijkheden voor de verschillende locaties in de gemeente Huizen. Gemeente Huizen acht het onlogisch dat de Huizerstraatweg als ontsluitingsweg wordt genomen voor deze ontwikkeling.

De gemeente Huizen werkt ook aan een mobiliteitsplan/verkeersplan. Er zijn reguliere gesprekken met de gemeente Huizen over de verkeersplanen, zodat e.e.a. goed op elkaar aansluit.

Albert Heijn

1. Rond het filiaal van de Albert Heijn (AH) is de afwikkeling op dit moment al problematisch, hoe zou een optimalisatie er uit kunnen zien en wat wordt de situatie in de toekomst wanneer AH onverhoopt niet mee wil/kan werken aan een optimalisatie ?

Er is in het verleden al eens nagedacht over verkeersknelpunten bij de Albert Heijn. De ingang is verplaatst en de circulatie op de parkeerplaats is omgekeerd. Op dit moment valt niet over de duim aan te geven wat de ideale oplossing kan zijn. Wel zou het verplaatsen van de toegang van en naar de hockeyvelden een bijdrage kunnen leveren aan het “ontvlechten” van verkeer, met name op de drukke zaterdagmiddag.

N.B. inmiddels zijn gesprekken met de Albert Heijn opgestart.

2. Waarom is naast de twee toegangen van de Amersfoortsestraatweg ook niet de tweede “kruising” naar het parkeerdek/parkeerterrein meegenomen. Dit zorgt dagelijks voor enorm veel opstoppingen ?

Na een eerste evaluatie van het parkeerterrein zijn er destijds wijzigingen doorgevoerd. Zo is de eerste ingang – gezien vanaf de rotonde – nu bedoeld voor bewoners/bezoekers van de appartementen en de tweede entree – gezien vanaf de rotonde- voor bezoekers van de winkels. Dit om meer opstelruimte te hebben op de Amersfoortsestraatweg zodat de rotonde niet wordt geblokkeerd. Beide toegangen zijn uiteraard onderdeel van het circulatiemodel en zijn daarmee in de tellingen meegenomen. In het nieuwe wordt ook de locatie meegenomen.

3. Het komt regelmatig voor dat men de toegang tot het AH terrein niet kan oprijden omdat deze wordt geblokkeerd door andere auto's !?

Op piekmomenten is het druk op het parkeerterrein. Het komt voor dat er auto's staan te wachten om op maaiveld voor de winkels te parkeren en daarmee de doorgang belemmeren die verder willen rijden of om naar het parkeerdek te rijden. In dat geval zal men even moeten wachten. Daar valt niets aan te doen.

Dit is een punt van aandacht en wordt meegenomen in de gesprekken met de Albert Heijn.

4. Zijn beide entrees van en naar AH wel als tweerichtingsverkeer ingevoerd in het model ?

Nee, we zijn er van uit gegaan dat het verkeer er op de noordelijke entree het terrein op rijdt en op de zuidelijk entree eruit. Aan de hand van de tellingen konden we alleen afleiden hoeveel verkeer er van en naar de AH gaat, maar konden we niet afleiden hoe de verdeling over beide entrees precies was. Gezien de

inrichting van het parkeerterrein met het eenrichtingsverkeer is aangenomen dat het merendeel van het verkeer de noordelijk entree als ingang gebruikt en de zuidelijke entree als uitgang.

5. De indruk bestaat de situatie rond AH onjuist is ingevoerd, welke de simulaties positief beïnvloeden. Voorstel is om alle opmerkingen mee te nemen en een nieuwe berekening en simulatie te maken.

Het verkeersproces zoals zich dat in werkelijkheid afspeelt op het parkeerterrein van AH is niet exact in een model na te bootsen. We hebben daarom in de nieuwe filmpjes dit zo goed mogelijk proberen te verwerken. Dit is 12 juli getoond en besproken. De mening van de deelnemers van deze bijeenkomst was dat dit goed de werkelijkheid nabootste.

Parkeren

1. Het parkeren rond de sportvelden bestaat op papier niet, maar in de praktijk wel. Zal dat wel werken ?

Met het beschikbaar komen van het terrein van de huidige dependance Godelindeschool kunnen wij de parkeercapaciteit uitbreiden waarmee zoekverkeer tussen de Amersfoortsestraatweg en de hockeyvelden wordt verminderd. Dit is in onderzoek.

Op 2 juli is voorgesteld de entree van de hockeyvelden te verplaatsen naar de locatie van de huidige Godelindeschool en te combineren met de ingang van de andere sportverenigingen. Een interessante suggestie, waarbij is toegezegd een dergelijke wijziging te onderzoeken.

Plan BORgronden

1. Hoe wordt voorkomen dat er sluipverkeer ontstaat ten gevolge van de aanleg van (ontsluitings-) wegen rond het project BORgronden

(Fiets)verkeer dat vanuit de BORgronden richting voorzieningen gaat, is geen sluipverkeer, maar verkeer dat gebruik maakt van openbare infrastructuur.

De ontsluiting van de BORgronden moet nog worden vastgesteld. Dit zal in overleg zijn met inwoners van het Componistenkwartier. Indien er geen auto-ontsluiting wordt gemaakt via het Componistenkwartier, zal er geen sprake zijn van doorgaand autoverkeer door de wijk.

Om te voorkomen dat er sprake is van sluipverkeer van verkeer van de Huizerstraatweg naar bijvoorbeeld de Oud Blaricummerweg via de BORgronden moet bij de planvorming van de BORgronden worden onderzocht of er een “fysieke knip” in het plan gemaakt kan/moet worden gemaakt.

B. Vragen, opmerkingen en ideeën naar aanleiding van de antwoorden

Vragen

1. De resultaten van het onderzoek sluiten niet aan bij het gevoel dat er bestaat bij de bewoners. Er zijn wel degelijk knelpunten.
Zie de antwoorden in deel A.
2. Verkeer dat afslaat vanaf de parallelweg slaat alleen rechtsaf, terwijl dat toch ook links richting de rotonde zou moeten zijn.
Goudappel Coffeng heeft dit aangepast en verwerkt in de nieuwe filmpjes.
3. Rond het filiaal van de Albert Heijn (AH) is de afwikkeling op dit moment al lastig. Kan dat in het model verwerkt worden.
Het modelleren van de verkeerstromen op het terrein van AH zelf is lastig, omdat dit niet eenduidig uit de gegevens van de telslangen valt af te leiden en omdat de vertraging als gevolg van het in- en uitparkeren niet exact in met het simulatiemodel nagebootst kan worden. Goudappel Coffeng heeft het effect van de verstoorde verkeersafwikkeling op het parkeerterrein in de nieuwe filmpjes zo goed mogelijk nagebootst.
4. Aangegeven wordt dat de aspecten leefbaarheid en veiligheid onderbelicht zijn gebleven.
Zoals aangegeven was doorstroming van het verkeer primair de aanleiding voor het onderzoek. Leefbaarheid en veiligheid zijn van belang, maar zijn nu (nog) niet expliciet onderzocht, zie deel A.
5. Quick wins worden niet genoemd; oplossen van het parkeren in relatie tot de hockeyvelden kan door de entree van de hockeyclub te verplaatsen naar de locatie van de huidige Godelinde school. De parkeerplaatsen die nu bij het clubhuis liggen zouden dan ook moeten worden verplaatst.
Dat is een interessante gedachte, welke onderzocht gaat worden. Onderzoek hiernaar is inmiddels gestart.
6. Er wordt gesteld dat geen rekening is gehouden met kwetsbare groepen (voetgangers en fietsers).

De tellingen van fietsers zijn wel meegenomen. Op een aantal locaties zijn telslangen voor de fietsers aangebracht. Overstekende fietsers en voetgangers zijn in het dynamisch verkeersmodel meegenomen.

7. Bewoners willen weten wat de invloed is – verkeerstechnisch - op het Componistenkwartier.

Die vraag kan pas beantwoord worden indien een keuze is gemaakt voor de ontsluiting van de BORgronden. Bij de 50/50%-variant rijdt het ontsluitingsverkeer niet door de wijk. Bij de keuze voor een andere ontsluitingsvariant gaat een derde van het verkeer naar en vanuit de BORgronden door het Componistenkwartier.

Goudappel Coffeng heeft aangegeven dat er weinig verschil is wat betreft de afwikkeling van het verkeer op het wegennet als beide ontsluitingsmogelijkheden met elkaar worden vergeleken. Daarom adviseren zij te kiezen voor de 50/50%-variant omdat binnen deze variant geen gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd bromfietsen) van en naar de BORgronden door het Componistenkwartier rijdt.

8. Veiligheid behoeft veel meer aandacht

Dit heeft zeker onze aandacht. Zo hebben wij de verkeersafwikkeling op het parkeerterrein bij de winkels al eerder geëvalueerd en is de indeling van het parkeerterrein en de rijrichting op het terrein Albert Heijn gewijzigd. Daarnaast hebben wij de parkeerbewegwijzering van de sportvelden uitgebreid met meerdere borden die verwijzen naar de verschillende parkeerterreinen aan de Amersfoortsestraatweg. Hiermee hoopten wij een verlichting te bereiken van de parkeeroverlast bij de sportvelden. Nu het gevoel er bij omwonden niet is dat dit de veiligheid heeft vergroot zijn er weer gesprekken met de Albert Heijn opgestart en onderzoeken worden opgestart om van het terrein van de huidige dependance van de Godelindeschool (deels) een parkeerterrein te maken dan wel de ingang van de sportvelden mogelijk te verplaatsen, zie vraag 5 hierboven. Ontvlechting van verkeersstromen bevordert de verkeersveiligheid.

9. De status van de Huizerstraatweg komt aan de orde. Kan dit allemaal wel bij dit profiel, ook al is het een gebiedsontsluitingsweg

De Huizerstraatweg voldoet (deels) niet aan de normen die aan een gebiedsontsluitingsweg volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken van Duurzaam veilig wegverkeer worden gesteld. Het is echter niet wenselijk en ook niet het voornemen van het college om de Huizerstraatweg te verbreden omdat de Huizerstraatweg binnen een beschermd gebied ligt en is omgeven door waardevolle bomen. Aan deze weg staan volwassen lindes in een dichte laan. Volgens het bomenbeleidsplan is de Huizerstraatweg een karakteristieke laan met een sterk structurerende werking, die in de huidige vorm behouden moet blijven. De uitvoering klinkerverandering is daarom ook nooit gewijzigd in asfalt, dit ondanks zijn gebiedsontsluitende functie. De huidige vormgeving van de Huizerstraatweg vormt geen belemmering voor het afwikkelen van het verkeer in de toekomstige situatie waarin de woningen op de BORgronden zijn gerealiseerd.

10. Givaudan heeft een eigen op- en afrit van de A1.

Dat is inderdaad het geval. Deze komt uit op een verzorgingsplaats. Het voordeel hiervan is dat er zeer weinig vrachtverkeer over de Huizerstraatweg rijdt. Met RWS is besproken of deze aansluiting mogelijk ingezet kan worden voor de ontsluiting van de BORgronden. Het antwoord op deze vraag was negatief, vanwege het feit dat de op-/afrit op de reeds genoemde verzorgingsplaats uitkomt.

11. Aandacht voor het bouwverkeer

Hinder kan niet voorkomen worden, maar dit onderwerp heeft en houdt de aandacht van de gemeente.

12. Drukste punt is gevoelsmatig op zaterdag (piekmoment) komt dat overeen met de modellen

Uit de metingen blijkt dat niet de zaterdag maar de door-de-weekse avondspits maatgevend is.

13. Is er aandacht voor aanvullend OV

Ja daar is aandacht voor. De provincie Noord-Holland is in deze het bevoegde gezag. Met de provincie worden reguliere overleggen over het openbaar vervoer gevoerd. De bebouwing van de BORgronden wordt hier ter sprake gebracht.

14. Zou de parkeernorm kunnen worden verlaagd om het aantal verkeersbewegingen te beperken

De landelijke tendens is inderdaad dat parkeernormen verlaagd worden, met name in de grote steden. Voorwaarde is wel dat er dan een goed alternatief voorhanden moet zijn, zoals openbaar vervoer. Zoals in het vorige antwoord reeds is weergegeven wordt dit met de provincie besproken.

15. Zou de inzet van verkeersregelaars bij AH helpen?

Dat zou kunnen. In de gesprekken die we binnenkort met de AH gaan voeren zal dit wederom ter sprake worden gebracht.

16. Aantal woningen is bepalend voor het aantal verkeersbewegingen, in hoeverre kan het aantal beperkt worden ?

Op dit moment gelden de raadsaders voor de plannen die we gaan maken voor de BORgronden: 25 tot 30 woningen per hectare. Indien blijkt dat er redenen zijn het aantal aan te passen zal dit gemotiveerd aan de raad worden voorgelegd.

17. Hoe logisch is het om door de componistenkwartier een ontsluiting aan te leggen

Het verkeersonderzoek laat dat in het midden. Zoals eerder aangegeven adviseert Goudappel Coffeng om geen auto's van en naar de BORgronden door het Componistenkwartier te laten rijden, maar dit is een keuze.

18. Kan de VRI Brediusweg anders worden ingesteld zodat dit van invloed is op het verkeer bij de rotonde?

De afstand tussen de VRI en rotonde is verkeerstechnisch gezien zo groot dat dit geen invloed heeft op de afwikkeling op de rotonde.

19. Ten tijde van de tellingen waren er bouwwerkzaamhedenplaats bij de Godelindeschool. Geeft dit niet een verkeerd beeld van de fietstellingen?

Nee de oversteek plaats voor de fietsers blijft de rotonde. De fietsingang is nu 5 woningen verder op gelegen, verder geen verschillen.

Opmerkingen:

- “wie vertegenwoordigt Mooi Naarden nu echt” en “als je tegen bent heeft participeren geen zin “
- Gesteld wordt : Eerst maximaal verkeer bepalen en dan het aantal woningen
- Bij garagebedrijf Novus wordt veel geparkeerd op de parallelweg. Dit mag niet. Svp handhaven.
- Zijn er ongevallen cijfers bekend.
De registratie is de laatste 3 jaar steeds beter geworden. Er zijn op de Amersfoortsestraatweg 11 ongevallen geregistreerd waarvan een met letsel. Dit betrof een aanrijding van een fietser. Bij de AH hebben we ook navraag hiernaar gedaan. Er komen gevalletjes van parkeerschade voor. Gevaarlijke situaties doen zich voor bij het in en uitrijden van de parkeerplaats. Dit wordt meegenomen in de gesprekken met de AH.

Aangedragen ideeën:

- Afsluiten parallelweg ter hoogte van de Oud Blaricummerweg kruising Rembrandtlaan om sluipverkeer tegen te gaan
Dit wordt nader bezien, te meer omdat dit met eenvoudige middelen een pilot uitgevoerd kan worden.
- Zoek referentiewegen op binnen Gooise Meren zodat en zich een beeld kan vormen van de verkeerstoename
Wordt opgepakt.
- Betaald parkeren bij de AH
Nemen we mee in het gesprek bij A. Beslissingsbevoegdheid ligt in handen van AH omdat het hun bedrijfsvoering betreft.
- Bij de Halfpipe Hockey ontsluiten, zit al een hek dat op de parkeerplaats uitkomt.
Nemen we mee in het onderzoek verplaatsen ingang sportvelden.
- Een andere aansluiting van de parallelweg op de Amersfoortsestraatweg kan mogelijk verlichting bieden voor de rotonde.
Dit wordt nader onderzocht.

Conclusie van de gemeente:

De BORgronden kunnen gezien de resultaten van het verkeersonderzoek bebouwd worden met inachtneming van de hiervoor vastgestelde kaders.. Uiteraard zijn er aandachtspunten ten aanzien van de verkeersdoorstroming. Daar wordt (reeds) aangewerkt, zie bovenstaande. Daarnaast blijven er ook aandachtspunten m.b.t. tot de verkeersveiligheid. Dit is en wordt opgepakt door de gemeente. Het mobiliteitsplan dat nu wordt opgesteld heeft daar onder andere aandacht voor.

Bijlage: binnen gekomen vragen en opmerkingen n.a.v. verkeersbijeenkomst d.d. 14 juni 2018.

Bijgaand mijn vragen:

1. Het verkeersmodel adviseert een aansluiting op het hoofdwegen net aan 2 zijden : Brediusweg en Huizerstraatweg. Dit om onnodige overlast voor de wijk te voorkomen. Welke maatregelen neemt u om sluipverkeer te voorkomen zoals de sluip route via de Oud Blaricummerweg waarmee het verkeer de stoplichten bij de Brediusweg kan vermijden om dan via de Rembrandtlaan te rijden en via de parallel strook langs de Amersfoortsestraatweg om de rotonde te vermijden. Dat gaat veel onnodige overlast geven. Daarbij komt dat vanwege de nieuwe scholen, de kinderen die het Rembrandtpark ingaan en kinderen die bij de scholen worden afgezet, dit leidt tot onnodige gevaarlijke verkeersdrukte. Welke maatregelen zijn voorzien om deze vluchtroute(s) te voorkomen?
2. Het verkeer kan mede worden gereguleerd door meer voorzieningen te voorzien op de Borgronden. Te denken valt aan kinderopvang, medische steunpost, basiswinkels voor dagelijkse boodschappen, seniorenwoningen. In de diverse plannen en besluiten wordt daar niet over gesproken. Gaat u deze basisvoorzieningen meenemen in uw plannen? Het zal bijdragen aan de integratie tussen de oude en de nieuwe woonwijk. Goede winkels en voorzieningen geeft goed verkeer naar de nieuwe wijk en zal de bestaande kern ontlasten.

Met vriendelijke groet,

P.D.

Goedendag,

M.b.t. de vorige week getoonde resultaten van de verkeerstellingen heb ik onderstaande input voor de bijeenkomst van 27 juni.

Tijdens de presentatie van vorige week werd duidelijk dat het parkeerprobleem rondom de sportvelden op papier niet bestaat, maar in de praktijk wel. Hoewel de gemeente met een oplossing bezig is, moet nog maar blijken of deze gaat werken. Ook in de gepresenteerde toekomstige verkeerssituatie gaan jullie uit van een probleemloze situatie op papier, terwijl in de praktijk óók een verkeersprobleem bestaat rondom de AH. Ondanks dat dit particulier terrein betreft, wordt dit probleem alleen maar erger als de AH niet bereid is mee te werken aan een oplossing. Bovendien gaan jullie ervan uit dat de verkeersdruk met fietsers op de rotonde afneemt als de Dependance van de Godelindeschool sluit. Hierbij wordt echter geen rekening met het feit dat er vanuit de Borgronden straks ook fietsende kinderen naar de Godelindeschool komen. Anja Derksen bevestigde deze avond dat hier geen rekening mee gehouden is. De toestroom van fietsers uit die wijk zorgt ervoor dat de verkeersdruk op de rotonde op zijn minst gelijk blijft.

Kortom, jullie presenteren een probleemloze situatie op papier waarbij geen rekening wordt gehouden met de huidige knelpunten en de toekomstige verkeersdruk van schoolgaande kinderen vanuit de Borgronden. Op papier wordt er een rooskleuriger beeld van de toekomst geschetst dan je in werkelijkheid mag verwachten. Hoe kunnen wij als buurtbewoners deze resultaten dan serieus nemen als jullie hieraan voorbijgaan? Om een realistischere uitspraak te kunnen doen over de toekomstige verkeerssituatie, moeten deze huidige en toekomstige problemen verwerkt worden in het gepresenteerde plan. Zoals vorige week al door meerdere bewoners is aangekaart, zitten er nog behoorlijk wat hiaten in het gepresenteerde plan.

Mijn verzoek is dan ook om bovengenoemde input te verwerken in het gepresenteerde plan, naast de andere punten die wellicht op 27 juni aan bod komen, en deze dan opnieuw presenteren. Ook ben ik benieuwd welke maatregelen de gemeente gaat treffen indien de AH niet bereid is mee te werken aan een oplossing en hoe de verkeersdruk op de rotonde opgelost gaat worden.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie graag de uitkomsten van de verkeersbijeenkomst van 27 juni tegemoet.

Hartelijke groet,

G. v. H.

Geachte Gemeenteraad, VOF Borgronden,

Na aanwezig te zijn geweest op informatie avonden en de uitslag gelezen te hebben na de verkeerstelling teken ik bij deze bezwaar aan tegen de conclusie dat de bouw van ca 400 woningen op de Borgronden slechts geringe extra overlast zal veroorzaken voor de huidige bewoners.

Na de bouw van ca 400 woningen en een toename van ca 800 nieuwe bewoners zal de verkeersdruk in de huidige bestaande woonsituatie met ca 400 tot 800 voertuigen toenemen.

Dit zal grote overlast veroorzaken in de gebieden rond de Borgronden, die nu al vaak last hebben van opstoppen.

Mijn dringend verzoek is om een andere , meer toepasselijke bestemming te zoeken voor de Borgronden en zeker niet deze vol te bouwen met ca 400 woningen.

Hoogachtend, R.B.

L.S.,

Aangezien ik niet weet wie er in de werkgroep verkeer zitten (of hoe ik daar zelf in had kunnen komen) stuur ik de mail ook in de CC naar Mooi Naarden in de hoop dat het daarmee bij werkgroep leden terecht kan komen.

Na de presentatie op 14 juni te hebben gezien en later de filmpjes online heb ik een aantal opmerkingen over de simulaties en informatie die aan ons getoond is. Tijdens de presentatie bleek al dat de simulaties niet overeenkomen met de ervaring uit de buurt. Nu snap ik ook wel dat 1 negatieve ervaring beter bij blijft dan 10x dat men wel kan doorrijden, maar er vallen mij diverse punten op die naar mijn idee de berekeningen en simulaties positief ten goede komen en niet overeenkomen met mijn eigen ervaring als weggebruiker.

Simulaties:

- Snelheid filmpjes

Tijdens de presentatie is het tussendoor even snel opgemerkt, maar nergens staat duidelijk dat de filmpjes versnel zijn afgespeeld en het "wachten" in werkelijkheid ook langer duurt dan de indruk die in de simulaties wordt gewekt. Het lijkt mij netjes dit duidelijk in de filmpjes te vermelden voor iedereen die dit zonder context bekijkt.

- Auto's rijden door elkaar heen

Zoals te zien is op <https://youtu.be/JmCji8UIELY?t=6m9s> rijden hier twee rode auto's door de blauwe auto heen. In de praktijk kan je niet langs de blauwe auto die hier staat te wachten, juist iets wat voor opstoppen zorgt.

- Albert Heijn terrein geen doorgaande weg

In de simulaties (en berekeningen?) zijn de twee toegangswegen naar de AH doorgaande wegen waar de auto's zonder problemen kunnen doorrijden. In de praktijk zit er direct na de inrit nog een "kruising" naar het parkeerdek/parkeerterrein. Dit zorgt dagelijks voor enorm veel opstoppen en vertragingen. Het verkeer kan namelijk helemaal niet zo doorrijden als in de simulaties is te zien en vaak genoeg is het hele parkeerterrein een grote verzamelingen van kruisingen en opstoppen.

- Albert Heijn terrein geblokkeerd

Het komt ook zeer regelmatig voor dat auto's het terrein niet eens op kunnen rijden omdat de ingang nog geblokkeerd wordt door andere auto's, ook al komen er geen tegenliggers aan kunnen mensen vanuit de rotonde richting dus niet het terrein oprijden wat zorgt voor meer opstoppen en vertragingen.

- *Albert Heijn in/uitritten zijn twee-richtingen*

Het lijkt er sterk op dat de twee wegen die naar het AH terrein gaan als 1-richtingsweg zijn ingevoerd in de simulaties met 1 ingang en 1 uitgang. Dit is onjuist, beide in/uitgangen zijn momenteel twee-richtingsverkeer.

- *Onjuiste opstelplaatsen*

In de huidige simulatie is te zien dat een auto zich op de kruising Huizerstraatweg/Amersfoortsestraatweg opstelt om daarna linksaf te slaan. Zie <https://youtu.be/JmCji8UIELY?t=7m18s>. In de praktijk is dat geen plek om op te stellen, auto's blokkeren daarmee het voorrangsverkeer van rechts en dit gebeurt dus ook niet.

Een ander voorbeeld is van het AH-terrein af: <https://youtu.be/s3I1vUahR0Y?t=4m34s> Bovenin is te zien dat auto's links en rechts voorsorteren, terwijl dit in de praktijk niet kan en je anders de ingang van het terrein blokkeert.

Dit zijn slechts twee voorbeelden van onjuiste opstelplaatsen wat mij uit eigen ervaring opvalt, maar wellicht is dit ook nog wel op andere plekken verkeerd ingevoerd in de simulatie/berekeningen.

Verder:

- In de presentatie wordt gesproken over wachtrij lengtes, ik zou graag daar ook de wachttijden bij zien. 10 auto's lijkt mij lang, maar als het 1 seconde per auto is valt het mee. Is het 10 seconden per auto is het wel weer lang wachten.

- Er is volgens de presentatie uitgegaan van het "worst case scenario", toch wordt er rekening gehouden met een onbekende positieve impact van minder fietsers naar de basisschool dependance. Met welke getallen hierin is gerekend is mij niet duidelijk, ook niet of er rekening is gehouden met juist een toename van scholieren de andere kant op door de nieuwbouw. Tijdens de presentatie is gezegd dat er gekeken is naar postcodes van het huidige leerlingenbestand, maar daar zitten nieuwbouwwijken uiteraard niet bij.

Nieuwe simulaties en berekeningen

Momenteel krijg ik dus sterk de indruk dat vooral de situatie rond de AH onjuist is ingevoerd in de systemen en daarmee de berekeningen en simulaties positief beïnvloeden. Ik stel voor om nieuwe simulaties en berekeningen te maken waarbij mijn (en vast ook de feedback van anderen) verwerkt is waarbij de daadwerkelijke situatie beter is ingevoerd.

Aangezien er graag met gemiddelde wordt gewerkt in de simulaties zou ik graag het gemiddelde zien van de 10 drukste kwartieren die uit de tellingen waarop de berekeningen worden losgelaten en waarbij de feedback is verwerkt. Pas dan kunnen we echt spreken over het "worst case scenario".

Met vriendelijke groet,

S.P.

Vragen en ‘verkeersknelpunten’ werkgroep BORgronden verkeer 27 juni

Samenvatting:

1. Over de verkeerstellingen: zijn deze data wel betrouwbaar en representatief om zulke grote conclusies aan te verbinden?!
2. Het beeld dat geschetst wordt en de resultaten als gepresenteerd, zijn niet compleet en geen antwoord op de meest prangende vragen en zorgen van de bewoners van het Componisten Kwartier te weten inzicht in de hoeveelheid verkeer, de doorstroming en de verkeersveiligheid IN DE WIJK.
3. Focus naar momenten in analyse Goudappel Coffeng zijn te beperkt & eenzijdig.
Wij eisen inzicht in en analyse van alle momenten gedurende de dag en week.
4. De resultaten zijn nu (expres?!) gepresenteerd op wijze waarop er ook niets aan de hand lijkt en analyses & presentatie resultaten zijn niet transparant:
5. Wij krijgen de indruk dat er slim gegoocheld wordt met cijfers die vervolgens als DE waarheid worden gepresenteerd.
6. Getallen vs gevoel: Deze resultaten stroken absoluut niet met hoe we als bewoners de verkeerssituatie nu beleven. En wij laten ons niet wegsturen met de boodschap dat dit slechts perceptie is en de cijfers de waarheid zijn...
7. Er is in de analyse geen enkele aandacht voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en voetgangers!
8. Voldoen de benoemde ontsluitingswegen wel aan de criteria? Status Huizerstraatweg als beschermd stadsgezicht komt helemaal niet aan de orde.
9. Bouwverkeer: Hoe borgt u dat de overlast wordt beperkt gedurende de uitvoering van het project? Hoe borgt u dat er geen blijvende schade ontstaat aan bestaande wegen, oude bomen en huizen rondom dit project?
10. Advies Goudappel Coffeng voor een scenario 1 is voorbarig en gedetailleerde onderbouwing mist.
11. Fundamentele problemen worden nu ‘geparkeerd’ (voor later... voor wanneer? als de huizen er

al staan?). Hoe reëel is een autoluwe BOR-wijk? Parkeerdruk neemt toe. Kruising A'straatweg – AH wordt aan AH overgelaten om op te lossen.....

12. Keuze voor Goudappel Coffeng dubieus

13. De gemeente concludeert op basis van de tellingen en analyse “de huidige vormgeving van de wegen staat de ontwikkeling van de BORgronden met de daaraan verbonden kaders niet in de weg. Er zijn geen verkeersmaatregelen vooraf nodig.”. Deze conclusie is werkelijk onbegrijpelijk gezien deze vragen en alleen al een observatie ter plekke.

Punten in detail:

1. We hebben een aantal vragen over de tellingen:

Telmoment/periode en telpunten:

Hierover hebben we voorafgaand kritische vragen gesteld waar eigenlijk niets anders me gedaan is dan dat er langer geteld is omdat er een sportweekend uitviel vanwege strenge koude, de meetpunten niet allemaal tijdig en continue werkten en dat fietsers de hele periode zijn meegeteld.

- De meetperiode is kort en we zien al heel snel willekeurig (1 koud weekend laat dat al zien).
- De telperiode/data op zaterdag (en zondag) is voor HCNaarden zeker niet de drukste periode.

Zijn andere sport-clubs wel betrokken? Hun ingang (3 extra clubs) ligt aan de A'straatweg...

Zijn deze data wel betrouwbaar en representatief om zulke grote conclusies aan te verbinden?!

Toekomstige ontwikkelingen meegenomen in worst case scenario:

- Verkeerstoename door ontwikkeling van de Vesting als toeristisch trekpleister mist.
- Toename extra verkeer door groei sportverenigingen, groei AH agv ontwikkeling BORgronden meegenomen?

2. Het beeld dat geschetst wordt en de resultaten als gepresenteerd, zijn niet compleet en geen antwoord op de meest prangende vragen en zorgen rond verkeersdruk van de bewoners van het Componisten Kwartier:

Analyse en conclusies hebben enkel betrekking op de vraag of de A'straatweg de aan en afvoer van het extra verkeer agv Borgronden wel aankan. Wij willen weten hoe het met de verkeersdruk zit op de wegen in de wijk: te weten de Huizerstraatweg (ja die ligt ook in de wijk), Oud Blaricummerweg, maar ook de Beethovenlaan en de Lisztlaan/Bernard Zweerslaan of welke andere straat (die een centrale route zou worden in 1 van de scenario's samen met de ventweg van de A'straatweg (waar altijd een rij auto's staat geparkeerd van het autobedrijf), en alle wegen die op die wegen uitkomen?

Wij willen inzicht in de impact van een verdubbeling van het aantal huizen tov nu op de hoeveelheid verkeer, de doorstroming en de verkeersveiligheid IN DE WIJK en die missen we nu volledig.

En we willen antwoord op hele concrete zorgen en vragen zoals **hoe gaat u sluipverkeer door de**

Componistenwijk voorkomen?

3. Focus naar momenten in analyse Goudappel Coffeng te beperkt & eenzijdig.

Coffeng kijkt in haar analyse juist en alleen naar

- werkdagen de ochtend- en avondspits en tijdens daluren,
- zaterdag en zondag van 13.30 tot 15.30 uur

Dhr Jobse gaf aan dat dit tijdsblok is gekozen omdat het de drukste periode van AH betreft. Dat kan kloppen maar is eenzijdig en willekeurig. Bijvoorbeeld:

Voor de Beethovenlaan (en ook de kruising met A'straatweg) geldt bijvoorbeeld een heel andere piek. Bewoners uit de wijk ondervinden in de ochtenduren behoorlijk hinder van bezoekers die per auto naar de club komen + gevaarlijke situaties. Dit geeft ook de hockeyclub aan. Hier zit de grootste drukte qua auto's zit tussen 10-13 uur. Dan kan het chaos zijn rond de parkeerplaats. Op zulke momenten heb je niets aan gemiddelden. Ergernissen ontstaan bij de piekmomenten. Daarnaast zien we gedurende de dag het aantal fietsen toenemen. Je ziet dat het om veel fietsen gaat, met name op zaterdag. Er is een stijgende lijn te zien omdat de dag start met kleintjes (die vaak met de auto gebracht worden). Naarmate de dag vordert komen spelers steeds vaker op de fiets, zeker oudere jeugd (tellingen hockeyclub in bezit gemeente).

Wij eisen inzicht in en analyse van alle momenten gedurende de dag en week.

4. De resultaten zijn nu (expres?!) gepresenteerd op wijze waarop er ook niets aan de hand lijkt en analyses & presentatie resultaten niet transparant:

Wij kunnen als bewoners niets met de resultaten zoals nu gepresenteerd. Aan de ene kant de rechte tellingen per uur, per meetpunt, per dag enz. Weliswaar 'heel transparant' om alles met ons te delen, maar daar hebben we niets aan want dat zegt ons niets. Behalve een onderbouwing van ons buikgevoel dat het inderdaad op bepaalde tijden en op bepaalde punten drukker is. En vervolgens zijn er 3 filmpjes van slechts 1 gemiddeld moment per dag, naar 3 scenario's.

Waar zijn de cijfers en conclusies per weg, per kruispunt, dag, moment, naar vervoerstype (auto, fietsers, voetgangers) enz enz? Wat zijn de conclusies over de huidige verkeersdruk? Niet op zich maar ook tov richtlijnen en wat wenselijk en leefbaar is in een woonwijk met veel gezinnen met kleine kinderen + twee scholen en minimaal 5 sportclubs en een zwembad en sporthal en een kinderdagverblijf/Naschoolse opvang (en niet enkel doorgaande wegen) Wat zijn de referenties en normen dan? **Waar zijn de data uit het model ter onderbouwing van de conclusies?**

Wij eisen meer en vooral beter inzicht in de resultaten en analyse en een gedetailleerd rapport.

NB. we zien daarin graag andere wijze van rapporteren:

- Dalperiode van 07.00 -09.00 uur. Gemiddelde hiervan zegt niets, om 7 uur is geen kip op straat, dit vlak de piek van 8 uur enorm uit.

- Resultaten uitdrukken in %: van 8 naar 11 auto's lijkt mee te vallen maar dat is toename van 30% enz enz.
- Weergeven absolute aantallen extra verkeer, op de diverse momenten en locaties
- Geen gemiddelden, ook pieken naar boven weergeven. Want gemiddeld gezien zouden er ook nooit files staan in Nederland. De capaciteit van de weg is groot genoeg voor het aantal auto's, gemiddeld gezien. We weten allemaal dat het niet zo werkt.
- Waar is uw informatie over hoe de tellingen zich verhouden tot referenties en CROW richtlijnen?

5. **Verkeersvolume/druk = gegoochel met cijfers**

Hoe kan een verdubbeling van een woonwijk (met 400 woningen) slechts een marginale verkeerstoename tot gevolg hebben? Dit is toch niet met droge ogen te beweren?! Het probleem wordt expres gemarginaliseerd.

We zijn zelf aan het rekenen gaan met de metingen. Want iedere analyse en interpretatie van dit soort cijfers kan een totaal ander beeld opleveren. Wij komen tot heel andere cijfers en conclusies.

Feiten uit de metingen:

1. Huizerstraatweg tussen viaduct en Amersfoortsestraatweg telt op tot 128.805 auto's per maand
2. Amersfoortsestraatweg tussen Huizerstraatweg en Diaconesselaan 180.947 auto's per maand
3. Oud Blaricummerweg tussen Brediusweg en Amersfoortsestraatweg 36.084 auto's per maand
4. Amersfoortsestraatweg tussen afrit A1 en kruising Brediusweg 566.122 auto's per maand
5. Volgens de info op de bijeenkomst op 14 juni komen er, o.b.v. van de normen, uit die nieuwe wijk 3.000 auto-bewegingen per dag maakt 93.000 auto's per maand

De rekensom die op 14 juni snel gemaakt werd was dat de helft van de auto's uit de nieuwe wijk als percentage van het totaal verkeer genoemd onder 4. Dit komt dan op 8,2% toename van verkeer, daarom werd er toen gezegd minder dan 10%.

Dit klopt natuurlijk niet, je moet kijken waar het verkeer de nieuwe wijk uit komt, dan is de toename van verkeer schrikbarend veel groter. Stel dat het verkeer uit de nieuwe wijk zich gelijk verdeeld over de twee uitgangen (46.500 auto's) dan krijg het volgende beeld:

1. Huizerstraatweg 36,1% toename
2. Amersfoortsestraatweg 25,7% toename
3. Oud Blaricummerweg 128,9 % toename

Dergelijke cijfers geven een heel ander beeld over de impact en haalbaarheid! **Wij krijgen de indruk dat er slim gegoocheld wordt met cijfers die vervolgens als DE waarheid worden gepresenteerd.**

6. **Getallen vs gevoel**

Aansluitend op het vorige punt.

Deze resultaten stroken absoluut niet met hoe we als bewoners de verkeerssituatie nu beleven.

Dit gaven we ook aan op de informatie-avond. Daar werden we eigenlijk weggezet dat de tellingen de werkelijkheid/waarheid zijn en de rest 'slechts perceptie'. Hier laten we ons niet mee wegsturen! Dit is een ontkenning van ons als inwoners/burgers.

Maar het gaat er uiteindelijk niet om of het wel kan maar of het nog leefbaar is.

Er zijn interessante parallellen met de ontwikkeling van Schiphol. Ondanks de onstuimige groei, worden klachten genegeerd want het blijkt allemaal te passen binnen de geluidsnormen ook al neemt de kans op een ongeval toe. Ondertussen zucht half Nederland onder de grote aantallen startende en landen vliegtuigen. Het past wel, maar de vraag moet natuurlijk zijn: is het nog leefbaar hier! Het antwoord luidt: steeds minder, maar politici zijn nu eenmaal opportunistisch, net als hier in Naarden.

7. Waar zijn de fietsers & de voetgangers gebleven in de analyse?

Er is in de analyse geen enkele aandacht voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers!

- In de filmpjes zien we de fietsen letterlijk niet eens: een grote zorg van de bewoners is hoe het de nu al grote getalen fietsers, voor de overgrote meerderheid jonge kinderen (want een wijk met veel gezinswoningen, een lagere school een middelbare school, 5 sportclubs, een zwembad en sporthal met vier verenigingen vast en de nodige losse evenementen + kinderen van de Godelindeschool die hier gymen en een kinderdagverblijf!

- We zien ze letterlijk niet in de animatie, en zijn daardoor als probleem ook direct van tafel. Dit kan niet: in een omgeving met dagelijks gevaarlijke situaties met de meest kwetsbare verkeersdeelnemers lopende en fietsende kinderen, dagelijks 'near accidents' op rotonde bij school, ingang en uitgang AH, kruising A'straatweg – Beethovenlaan, ingang hockey Beethovenlaan, ingang sportcomplex aan A'straatweg en Beethovenlaan. Hier is het elke dag 's ochtends en 's middags een gekrioel, en elke zaterdag niet om door te komen.

- Gemeente stelt: 350 minder fietsende kinderen ivm verdwijnen dependance (maar die fietsers zijn nog steeds op weg, alleen andere plek). En er komen weer 350 kinderen bij als je ruim 400 huizen zet op de BORgronden. Zijn die dan wel meegenomen???

- Hebben we wel goed alle fietsers in beeld: enkel op rotonde en A'straatweg is geteld!

De verkeersbewegingen vinden veelal plaats gedurende momenten dat school uit gaat. Hier voegt u met uw plan vele honderden-duizenden verkeersbewegingen aan toe. Er is steeds geroepen we kijken niet naar de veiligheid NU, dat komt later. Maar dit kan je nu niet negeren zeker niet in deze wijk met deze voorzieningen die een hoger dan gemiddeld aantal kinderen die fietsen en lopen aantrekken! En dan mag je zeker geen conclusies trekken dat het wel allemaal prima kan, want het is niet veilig!

Hoe garandeert u de veiligheid van onder andere honderden kinderen te fiets en te voet op weg

naar school, en van school naar de Lunet om te gymen, naar hun kinderdagverblijf en fietsers naar de hockey- voetbal en tennisclubs, het zwembad en de sporthal?

8. Voldoen de benoemde ontsluitingswegen wel aan de criteria?

Hoe verwacht u dat u verkeersafwikkeling kan plaatsvinden terwijl op de Huizerstraatweg het reeds onmogelijk is voor twee auto's elkaar te passeren? De Huizerstraatweg wordt door de gemeente Gooise Meren betiteld als een “ontsluitingsweg”. **Maar de Huizerstraatweg voldoet helemaal niet aan de CROW normen voor een ontsluitingsweg.** De afstand tot obstakels als bomen en de breedte van de klinkerweg met twee rijbanen vallen onder deze in alle gemeenten gehanteerde richtlijnen. We hebben al het probleem gezien toen de buslijn er tijdelijk reed, bussen konden elkaar nauwelijks passeren. Deze weg kan niet zorgen voor goede ontsluiting van het gebied. Aangezien deze straat valt onder het beschermd Stadsgezicht Naarden, kan de weg niet worden veranderd. Als u daar anders over denkt, wilt u dan precies aangeven waarop u zich baseert?

Wij willen de toezegging dat de Huizerstraatweg niet wordt aangepast en aangetast.

9. Bouwverkeer: Bij het plannen van een nieuwe woonwijk en de verkeersontsluiting daarvan, is aandacht nodig voor de manier waarop alle benodigde materialen en materieel de bouwplaats kunnen bereiken.

Heeft u al een berekening gemaakt van de tonnen materialen die vervoerd moeten gaan worden?

Heeft u gezien dat twee vrachtwagens elkaar moeizaam, eigenlijk niet kunnen passeren op de Huizerstraatweg en al helemaal niet passen op de Oud Blaricummerweg aan deze kant van de A1?

Hoe borgt u dat de overlast wordt beperkt gedurende de uitvoering van het project? Welke maatregelen treft u hiervoor? Hoe borgt u dat er geen blijvende schade ontstaat aan bestaande wegen, oude bomen en huizen rondom dit project?

10. Advies Goudappel Coffeng voor een scenario 1 is voorbarig

Goudappel Coffeng adviseert op basis van haar analyse scenario 1 ontsluiting via Huizerstraatweg en Oud Blaricummerweg vs (extra wegen via Beethovenlaan en Lisztlaan/Bernard Zweerslaan of andere nog te bepalen straten – dat kunnen we niet uit de presentatie noch animatie halen...).

a. Argument “want dan geen verkeer door de wijk” klopt niet: Huizerstraatweg is ook onderdeel van de wijk en aan deze straat wonen ook mensen.

b. Obv de beperkte analyse vinden we dit voorbarig en niet passend. Is Goudappel Coffeng gevraagd om een advies?

Graag onderbouwing! Graag zien we de berekeningen achter en implicaties van beide scenario's gedetailleerder? Wat is de impact van scenario 1 & 2 voor deze straten en de omliggende straten?

11. Fundamentele problemen worden nu even geparkeerd (voor later... voor wanneer als de

huizen er al staan?) zoals:

- Er wordt steeds geschermd dat de nieuwe wijk **autoluw** gaat worden en maar een deel een auto mag hebben. De landelijke trend van minder auto's per huishoudens beperkt zicht tot steden met goed OV en stedelijke agglomeraties die daarop zijn aangesloten. We zijn hier niet in Amsterdam, hier heeft en wil iedereen een auto (wel 2) en je moet ook een auto. **Er is op deze locatie geen openbaar vervoer en de gemeente en de VOF gaan hier ook niet over** is ons ook door gemeente en VOF herhaaldelijk verteld. Dan is dit toch geen plan en geen oplossing!

Sidestep: zijn de extra bussen meegenomen in de modellen en analyse van Goudappel Coffeng?

- **Parkeerdruk:** Met de bouw van meer dan 400 woningen schept u niet alleen extra verkeersdruk maar ook extra parkeerdruk die nu al ruimschoots de acceptatienorm in deze omgeving overschrijdt. Wederom: de landelijke trend van minder auto's per huishoudens beperkt zicht tot steden met goed OV en stedelijke agglomeraties die daarop zijn aangesloten. Dit geldt niet voor Naarden en zeker niet voor deze buurt. De combinatie met de sportvelden leidt tot een giftige cocktail die de omgevingskwaliteit nog verder aantast. Daarnaast zullen al deze bewoners ook nog eens boodschappen moeten doen en gebruik willen maken van andere faciliteiten. Die gaan daarvoor echt niet naar Bussum, maar zullen de AH kiezen aan de Amersfoortsestraatweg. Daar komen ze tot de ontdekking dat ze er met hun auto niet bijpassen met -nog meer- chaos en gevaarlijke situaties dan nu al het geval is tot gevolg.

- **Kruising A'straatweg – AH:** Er is geen uitwerking van het probleem AH: kruispunt met 5 armen, veel fietsende kinderen = gevaarlijk!!! Dit kunnen we niet aan AH overlaten of ze hier iets mee gaan doen. Met eerdere verzoeken hebben ze ook niets gedaan gaf Anja Derksen zelf vorige week aan.

Wat gaat u doen om deze problemen te voorkomen? Wij zeggen als er nu geen goed plan voor ontsluiting ligt dan niet gaan bouwen!!!

12. Keuze voor Goudappel Coffeng

Goudappel Coffeng heeft destijds in opdracht van de VOF Borgronden de quickscan verkeer gedaan.

Conclusie was dat de ontwikkeling van de BORgronden geen probleem vormde vanuit verkeersoptiek. Wij vinden het vreemd om dezelfde partij nu dezelfde analyse te laten doen – weliswaar obv de tellingen van de situatie nu -. Zou daar ooit een andere uitkomst dan uit de quickscan uit kunnen komen?

13. De gemeente concludeert op basis van de tellingen en analyse “de huidige vormgeving van de wegen staat de ontwikkeling van de BORgronden met de daaraan verbonden kaders niet in de weg. Er zijn geen verkeersmaatregelen vooraf nodig.”.

Deze conclusie is werkelijk onbegrijpelijk gezien onze vorige vragen en alleen al een observatie ter

plekke: de wegen die als ontsluitingswegen worden benoemd zijn noch in scenario 1 en 2 hiervoor geschikt/op maat, sterker nog bestaan in scenario 2 niet eens!

Ik wilde graag de volgende vragen stellen over de :

- 1) Komen er inderdaad 530 nieuwe woningen rond de amersfoortsestraatweg? 41 Stork, 20 vdRoest, 50 Naarderheem, 420 max bij Borgronden ?
- 2) Vergeleken bij huidig aantal gezinswoningen in componistenkwartier van rond 500 lijkt me dat erg veel. Dan wordt het toch flink drukker in de wijk? Hoe gaat de gemeente de leefbaarheid in stand houden / verbeteren?
- 3) Gaan dat lelijke politiebureau & sportschool weg ?
- 4) Wordt de toegang tot de AH verbeterd of gaat de AH weg?

Vriendelijke groeten, A.P.

Ik reken op duidelijkheid met betrekking tot de verkeersafwikkeling van m.n. de ochtendspits van de mogelijk toekomstige nieuwe wijk ten `Noorden, Midden en Zuiden van het plangebied.

Met name de problematische aansluiting ten zuiden op de OudBlaricummerweg en de Brediusweg (met alle fietsverkeer uit Huizen en het zeer onoverzichtelijke (door hoogteverschil vanaf het viaduct over de A1) en de richting van autoverkeer uit onze wijken naar de richting Huizen.

Dit is nu reeds een gevaarlijke situatie, zoals ook in het laatste rapport (website gemeente) van AdeBond aangegeven.

MVG,

F. v.d. B.

Bij de analyse van Coffeng zijn de volgende analysemomenten onderzocht:

- op werkdagen de ochtend- en avondspits en tijdens daluren,
- zaterdag en zondag van 12.30 (?) tot 14.30 uur

Mijn opmerking betreft de telperiode op zaterdag (en zondag): voor HCNaarden is de door jullie gebruikte periode zeker niet de drukste periode.

Jan Jobse gaf aan dat dit tijdsblok is gekozen omdat het de drukste periode van AH betreft.

Voor de Beethovenlaan geldt een heel andere piek. Bewoners uit de wijk ondervinden in de ochtenduren behoorlijk hinder van bezoekers die per auto naar de club komen.

Ter info stuur ik een exceloverzicht met tellingen van het aantal fietsen verdeeld over het weekend.

We hebben deze tellingen uitgevoerd in sept/okt 2017 om een indruk te krijgen welke capaciteit we qua fietsenstalling nodig hebben.

Je ziet dat het om veel fietsen gaat, met name op zaterdag. Er is een stijgende lijn te zien omdat de dag start met kleintjes (die vaak met de auto gebracht worden). Naarmate de dag vordert komen spelers steeds vaker op de fiets, zeker oudere jeugd.

Otewel de grootste drukte qua auto's zit bij ons tussen 10-13 uur. Dan kan het chaos zijn rond de parkeerplaats. Op zulke momenten heb je niets aan gemiddelden. Ergernissen ontstaan bij de piekmomenten.

Groet, C. N. (HC Naarden)

Bijlage: Tellijst Fietsen-analyse HC Naarden

Fietsen tellijst 2017

- daarnaast ook bakfietsen en scooters

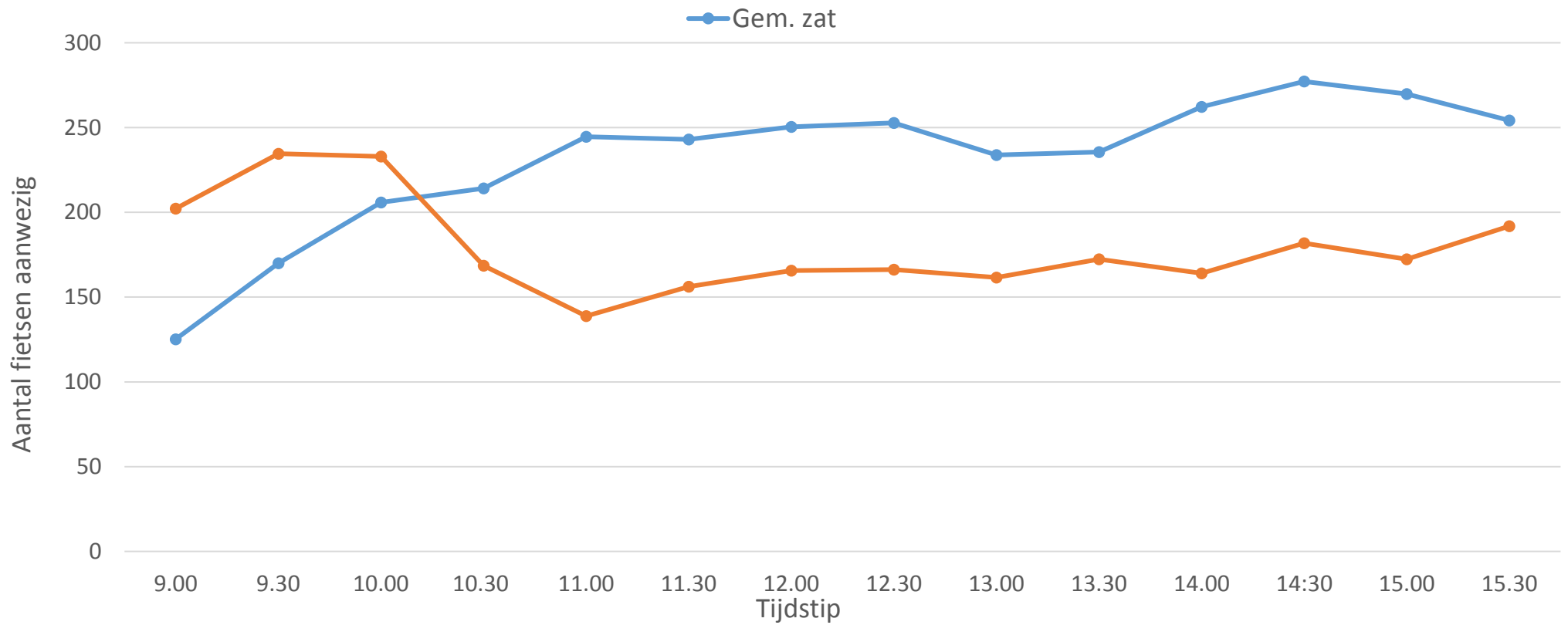
Drukste moment
van de 5 weken
per tijdseenheid

Tijd	Datum	za 2/9	zo 3/9	za 9/9	zo 10/9	za 16/9	zo 17/9	za 23/9	zo 24/9	za 30/9	zo 1/10	Gem. zat	Gem. zon	Drukste zaterdag	Drukste zondag
9.00		150	80	92	164	89	282	166	271	129	214	125	202	166	282
9.30		165	124	137	180	137	313	247	299	164	257	170	235	247	313
10.00		171	70	154	142	161	315	306	304	237	334	206	233	306	334
10.30		214	78	177	138	152	162	263	276	265	189	214	169	265	276
11.00		236	83	198	129	201	137	298	130	290	215	245	139	298	215
11.30		238	93	195	159	214	164	320	162	248	203	243	156	320	203
12.00		279	123	183	186	212	164	342	160	236	195	250	166	342	195
12.30		268	135	224	198	197	174	350	149	225	175	253	166	350	198
13.00		202	149	240	203	206	157	320	136	201	163	234	162	320	203
13.30		217	136	283	216	209	216	301	145	168	149	236	172	301	216
14.00		213	152	347	209	246	188	320	118	185	153	262	164	347	209
14.30		210	167	387	193	259	207	349	126	181	216	277	182	387	216

15.00		198	155	402	188	226	180	347	119	176	220	270	172	402	220
15.30		169	160	418	171	215	249	286	147	183	232	254	192	418	249
Gem per dag		209	122	246	177	195	208	301	182	206	208	231	179	319	238

za 2 sept	GJK - wedstrijden van 9.00 - 17.00 uur van alleen maar D-jeugd				
zo 3 sept	nauwelijks jeugd in de ochtend, vanaf 11.30 uur starttoernooi senioren; D1 en H1 uit	Drukste dag			
za 9 sept	1e competitiedag begint met regen! Veel auto's (foutparkeerders!); 's middags JA1-Gooische JA1	za 23/9			
zo 10 sept	start zondagjeugd, nog geen benjamins; 9 seniorenwedstrijden (geen D1 en H1)	Maximaal totaal aantal fietsen			
za 16 sept	normale competitiedag, start benjamins (140 kids), D1 (12.45) en H1 (14.45) thuis	418			
zo 17 sept	Super Sunday				
za 23 sept	lekker weer, JA1 om 14.15 uur thuis				
zo 24 sept	lekker weer; 9 uur benjamins/minis, verder veel veteranen				
za 30 sept	regen, in loop vd middag wordt het droog				
zo 1 okt	lekker weer; 9 uur benjamins/minis; D1 (12.45) en H1 (14.45)thuis				

Gemiddeld aantal fietsen per tijdseenheid



Maximaal aantal fietsen per tijdseenheid

— Drukste zaterdag

