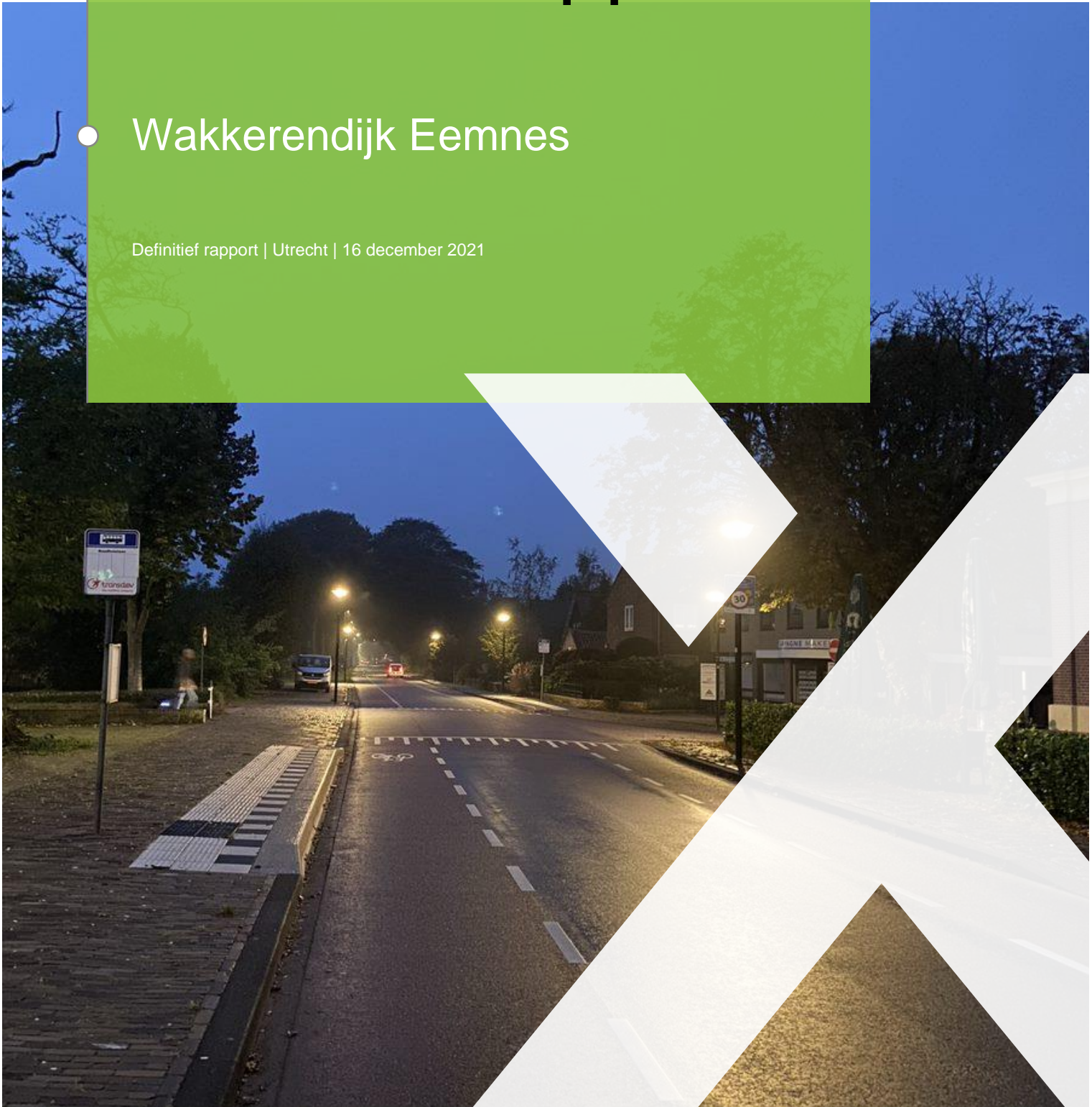


- # Evaluatierapport

- ## Wakkerendijk Eemnes

Definitief rapport | Utrecht | 16 december 2021



# Inhoudsopgave

<b>DESKSTUDIE VERKEERSVEILIGHEID .....</b>	<b>3</b>
AANLEIDING .....	3
OBJECTIEVE (VERKEERS)VEILIGHEID .....	3
SUBJECTIEVE (VERKEERS)VEILIGHEID .....	4
BEVINDINGEN GEMEENTE BETREFFENDE VERKEERSVEILIGHEID .....	4
AANVULLENDE ONDERZOEKEN .....	5
<b>SCHOUWRESULTATEN.....</b>	<b>6</b>
VERKEERSKUNDIGE BEVINDINGEN .....	6
GEDRAGSKUNDIGE BEVINDINGEN .....	8
<b>VERDIEPEND GESPREK GEMEENTE .....</b>	<b>10</b>
BEVINDINGEN VERDIEPEND GESPREK .....	10
<b>BEWONERSERVARINGEN .....</b>	<b>11</b>
<b>ADVIES.....</b>	<b>14</b>

# Deskstudie Verkeersveiligheid

## AANLEIDING

De Wakkerendijk in Eemnes is in 2020 gereconstrueerd. De Wakkerendijk ligt binnen de bebouwde kom van Eemnes en is een weg met zogeheten lintbebouwing. In 2017 is de bebouwde komgrens verschoven van nabij het Wilgenpad naar de huidige locatie ten noorden van de aansluiting Eikenlaan. Uitgangspunt voor de reconstructie was om de weg van de bestaande Erftoegangsweg (ETW) 60 buiten de bebouwde kom in te richten tot een Gebiedsontsluitingsweg (GOW) 50 binnen de bebouwde kom. Het fietspad langs de Wakkerendijk is tijdens de reconstructie tevens verbreed. Waar de lintbebouwing overgaat in de dorpskern is een 30 km/h zone van kracht. De fietsers maken hier gebruik van fietsstroken. Op het smalle deel tussen de Laarderweg en de Raadhuislaan zijn versmallingen en parkeergelegenheden verwijderd om ruimte te maken voor de fietsstroken en fietsers zo een eigen plek te geven. Ook het kruispunt Laarderweg-Wakkerendijk is opnieuw ingericht. Na uitvoering van de reconstructie is toegezegd om een evaluatie uit te voeren. Vanuit de bewoners zijn er namelijk na de reconstructie nog steeds diverse aandachtspunten betreffende de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Adviesbureau XTNT heeft de evaluatie uitgevoerd en de resultaten van die evaluatie zijn in dit document te lezen.

## OBJECTIEVE (VERKEERS)VEILIGHEID

In het kader van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP-2017-2021) is de functie van de Wakkerendijk in 2017 en 2018 uitgebreid geanalyseerd. Omdat de weg tijdens de uitvoeringsperiode van het GVVP toch al groot onderhoud nodig had, is onderzoek gedaan naar de meeste optimale inrichting van de weg. Omdat in 2017 de komgrens verschoven was, veranderde de functie van bepaalde wegvakken. De gemeente heeft aangegeven dat wegvakken toen niet meer voldeden aan het Duurzaam Veilig ordeningsprincipe. De inrichting van de weg bleef namelijk gelijk, waardoor de wegkenmerken niet typerend waren voor de functie van de weg. Op basis van aangeleverde documenten van de gemeente bekijken we welke keuzes zijn gemaakt betreffende de reconstructie van de Wakkerendijk.

### 50km/h

Tijdens de voorbereiding van de reconstructie van de Wakkerendijk zijn er voor het gedeelte met een snelheidslimiet van 50km/h in samenspraak met bewoners verschillende uitgangspunten ontstaan om de weg te verbeteren. In het participatietraject is bijvoorbeeld gedacht aan het beter scheiden van gemotoriseerd verkeer en fietsers, het aanbrengen van de juiste markeringen, het aanpassen van de wegbreedte en het aanpassen van voorrangssituaties op kruispunten. Daarnaast moest ook rekening worden gehouden met de rol van de Wakkerendijk in het lokale en regionale fietsnetwerk, het belang van landbouwverkeer en ook de aanwezigheid van busverkeer. De Wakkerendijk biedt in het 50km/h gedeelte na reconstructie meer ruimte aan fietsers (net zoals voorheen gescheiden van ander gemotoriseerd verkeer), minder ruimte aan gemotoriseerd verkeer en betere infrastructuur op onder meer kruispunten. In het verkeersbesluit wordt verder onder meer besloten over het aanwijzen van de Wakkerendijk als voorrangsweg, het aanbrengen van asmarkering (doorgetrokken streep), het aanbrengen van plateaus ter hoogte van de Stammeweg en Jonge Jaapeweg om de attentie op zijwegen te vergroten en passeersnelheid te verlagen en andere (ondersteunende) maatregelen. Dit alles wordt gedaan om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten op dit deel van de Wakkerendijk. Uit onderzoek van de gemeente blijkt dat het snelheidsbeeld van het gemotoriseerd verkeer op de Wakkerendijk niet significant is verbeterd door de herinrichting. Bij dit onderzoek is de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden (V85) vergeleken in de voor en eind situatie. De gemeten V85 snelheid is weliswaar gedaald van 63km/h naar 58km/h tussen 2015 en 2021, maar de maximale snelheid op het wegvak is in die tijd ook gedaald van maximaal 60km/h naar maximaal 50km/h. Overigens is het snelheidsbeeld slechts een onderdeel van de totale verkeersveiligheid, waarbij ook rekening wordt gehouden met bijvoorbeeld conflicten tussen verschillende soorten verkeer of andere gedragingen van de verkeersdeelnemers.

### 30km/h

Het gedeelte van de Wakkerendijk (ten noorden van de Raadhuislaan) waar 30km/h als maximumsnelheid geldt werd opnieuw ingericht, waarbij het uitgangspunt was dat de Wakkerendijk hier binnen een verblijfsgebied gelegen is en de nadruk moet liggen op verblijven, niet op doorstroming. Het kruispunt Laarderweg – Wakkerendijk / Meentweg werd een gelijkwaardig kruispunt (met plateau), versmallingen en parkeervakken werden verwijderd ten behoeve van een eenduidige inrichting voor fietsers. Dit benadrukt de functie van de Wakkerendijk als hoofd fietsroute. Er werden fietsstroken aangelegd. Daarnaast werd het gedeelte tussen de Raadhuislaan en het Wilgenpad volgens het verkeersbesluit heringericht van een weg met de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg (50km/h) naar een erftoegangsweg (30km/h).

Uit metingen van de gemeente blijkt dat het snelheidsbeeld ten noorden van de Raadhuislaan zich sinds de reconstructie negatief heeft ontwikkeld. In dit 30km/h gebied is de V85 snelheid gestegen van 34km/h naar 41km/h. Ten zuiden van de Raadhuislaan is de V85 snelheid gedaald van 56km/h naar 50km/h, wat nog steeds ruim te hard is voor een 30km/h weg.

### SUBJECTIEVE (VERKEERS)VEILIGHEID

Voor de reconstructie hadden vooral fietsers een groter gevoel van onveiligheid op de Wakkerendijk, aldus de gemeente. Door de wegversmallingen ten noorden van de Raadhuislaan had gemotoriseerd verkeer moeite om afstanden in te schatten en werden fietsers regelmatig 'op de stoep gedrukt'. Dit had nadelige gevolgen voor de subjectieve veiligheid van zowel de fietsers als het gemotoriseerd verkeer. Om ook de subjectieve veiligheid in de reconstructie aan te pakken is er gebruik gemaakt van de ervaring van bewoners. In een participatietraject konden zij meedenken over het ontwerp van de weg en konden zij ook verbetering van de subjectieve veiligheid vormgeven. Zo stemde de klankbordgroep in met het verwijderen van de wegversmallingen en parkeervakken. Na de reconstructie zijn er nog enkele klachten binnengekomen bij de gemeente over de subjectieve verkeersveiligheid van de Wakkerendijk. Zo heeft de gemeente klachten gekregen over trillingsoverlast, de aansluiting van het fietspad Meentweg naar het voetpad op de Wakkerendijk en de locatie van de weg, die sinds de reconstructie 'opgeschoven' is richting de bebouwing waardoor volgens sommige inwoners 'een levensgevaarlijke situatie is ontstaan'.

### BEVINDINGEN GEMEENTE BETREFFENDE VERKEERSVEILIGHEID

Op basis van de interne documenten blijkt dat de gemeente positief kijkt naar de afname van het aantal conflicten tussen autoverkeer/landbouwverkeer en fietsers na de reconstructie van de Wakkerendijk. Dat de fietsers meer ruimte hebben gekregen en dat er minder grillig gebruik wordt gemaakt van de weg dan ten tijde van de wegversmallingen stemt ook positief. Het huidige ontwerp heeft daarnaast een minimale trillingsoverlast van het landbouwverkeer opgeleverd. Volgens de gemeente doet het ontwerp recht aan alle verschillende gebruikers.

Dat de snelheidsbeelden op de Wakkerendijk zich niet (dermate) positief hebben ontwikkeld erkent de gemeente, al wordt het advies gegeven om geen fysiek aanvullende maatregelen te nemen om de snelheid verder af te laten nemen. Deze maatregelen zouden namelijk op gespannen voet staan met andere belangen. Hierbij wordt vermoedelijk verwezen naar belangen zoals bijvoorbeeld trillingsoverlast (bij de aanleg van drempels e.d.), bereikbaarheid (denk bijvoorbeeld aan landbouwverkeer als wegversmallingen worden gerealiseerd) en andere aspecten in het kader van verkeersveiligheid.

### Politie en handhaving

Om de objectieve verkeersveiligheid verder te verbeteren heeft de gemeente contact gelegd met de politie en het Openbaar Ministerie om te onderzoeken of het gedrag van weggebruikers nog kan worden beïnvloed met communicatie en handhaving. Het OM legt de verantwoordelijkheid van het handhaven in de Wakkerendijk bij de politie en geeft aan dat het eventueel mogelijk is de situatie in de lokale driehoek te bespreken. Een belangrijk criterium voor handhaving is volgens OM wel een geloofwaardige snelheidslimiet. Vanuit de politie is voorgesteld communicatie en handhaving te combineren en dit in eerste instantie via het basisteam verkeer te laten lopen. Over de reconstructie is overigens positief geadviseerd door de politie, omdat op basis van het verkeersbesluit de verkeersveiligheid wordt verbeterd, er geen negatieve invloed is op de bereikbaarheid en de maatregelen handhaafbaar zijn.

## AANVULLENDE ONDERZOEKEN

### Trillingsoverlast

Naast de veiligheid op de Wakkerendijk zelf is er ook veel aandacht geweest voor de mogelijke trillingsoverlast door het passeren van (zwaar) verkeer. Denk hierbij aan het passeren van grote landbouwvoertuigen of busverkeer, waardoor trillingen ontstaan op de weg die versterkt worden als er bijvoorbeeld losliggende putdeksels geraakt worden. Bij de reconstructie is rekening gehouden met eventuele trillingsoverlast. Veroorzakers van trillingen, zoals bijvoorbeeld drempels, zijn zo min mogelijk gebruikt in het ontwerp. Op deze manier is getracht de overlast te beperken tot een acceptabel niveau.

Na de reconstructie heeft de gemeente in juli 2021 onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar trillingsniveaus op de Wakkerendijk. Uit dit onderzoek blijkt dat er als gevolg van het wegverkeer slechts eenmaal een overschrijding van de SBR-A richtlijn is geweest. De kans op schade aan de objecten als gevolg van de trillingen conform de SBR-A is daardoor kleiner dan 1%.

De gemeente heeft in oktober 2021 na klachten van bewoners wel actie ondernomen om de trillingsoverlast ten gevolge van een hydrant nabij Wakkerendijk 208 te reduceren. Het vlakslijpen van het asfalt heeft volgens de bewoners wel een reducering van de trillingen tot gevolg, al is er ook sprake van geluidsoverlast en blijft de hinder wel bestaan.

### Uitwijken landbouwverkeer

De Wakkerendijk is een belangrijke route voor landbouwverkeer, maar landbouwverkeer heeft voor bewoners ongewenste trillingen en conflicten op de Wakkerendijk tot gevolg. Ondanks het feit dat er volgens de metingen slechts een zeer kleine kans is op schade aan de gebouwen aan de Wakkerendijk, zijn de trillingen wel een bron van aandacht geweest tijdens de reconstructie. Ten tijde van de reconstructie heeft ten oosten van



Figuur 1: Tijdelijke 'Brug over de Vaart'

de Wakkerendijk al een tijdelijke brug gelegen voor het landbouwverkeer, te zien op figuur 1. Om de problemen in de toekomst tegen te gaan, hebben DB, PvdA en CDA het college verzocht onderzoek te doen naar de aanleg van een permanente brug over de vaart ten oosten van de Wakkerendijk, zodat landbouwverkeer (vrijwel) geen gebruik meer hoeft te maken van de Wakkerendijk.

# Schouwresultaten

Om een goed beeld te krijgen van de werkelijke situatie ter plaatse, heeft op 26 oktober 2021 een schouw plaatsgevonden van de Wakkerendijk te Eemnes. De schouw is in de ochtendspits uitgevoerd door de heer Tertoolen van XTNT en Kastelijn van Kragten. Tijdens de schouw is de weginrichting beoordeeld en het gedrag van de verkeersdeelnemers geobserveerd.

## VERKEERSKUNDIGE BEVINDINGEN

### Algemene bevindingen

#### Basiskenmerken

De inrichting van de Wakkerendijk tussen de Laarderweg en Wilgenpad voldoet niet aan de ideale basiskenmerken, echter ook niet volledig aan de minimale basiskenmerken behorende bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30km/h). Voor de basiskenmerken wordt verwezen naar bijlage 1. Afgeweken wordt van de onderstaande basiskenmerken:

- C) Er is nimmer witte lengtemarkering aanwezig (fietsstroken, kantmarkering, parkeervakken en dergelijke).
- G) Landbouwverkeer, (brom)fietsers op de rijbaan, voetgangers en erfaansluitingen zijn toegestaan. Wanneer toch een fietsvoorziening aanwezig of gewenst is (fietspad/fietsstrook/fietsstraat), dan wordt op de rijbaan geen witte lengtemarkering toegepast. Gezocht moet worden naar creatieve oplossingen zoals de kleur van de verharding, bestratingspatroon of een oplossing zoals inrichting als een fietsstraat.
- N) Erftoegangswegen hebben bij voorkeur korte rechtstanden.



Figuur 2: Witte lengtemarkering en lange rechtstanden in het ETW30-gedeelte van de Wakkerendijk

De inrichting van de Wakkerendijk tussen het Wilgenpad en Eikenlaan voldoet niet aan de ideale basiskenmerken, echter ook niet volledig aan de minimale basiskenmerken behorende bij de wegcategory van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50km/h). Voor de basiskenmerken wordt verwezen naar bijlage 2. Afgeweken wordt van de onderstaande basiskenmerken:

- H) Er is een trottoir aanwezig.

### *Komgrens*

De komgrens is verplaatst ter hoogte van de Eikenlaan. In de CROW publicatie, *Bebouwdekomgrenzen - Aanbevelingen voor locatie en inrichting*, is een stappenplan opgenomen om te bepalen of er sprake is van een bebouwde kom. Voor de publicatie wordt verwezen naar bijlage 3. De woningen staan aan één zijde van de Wakkerendijk, waardoor sprake is van een eenzijdige bebouwing. De bijbehorende bebouwingsdichtheid dient groter of gelijk aan 50% te zijn. Dit is niet het geval, waardoor de weggebruiker de bebouwde kom niet als zijnde een bebouwde kom ervaart.



Figuur 3: De (bebouwingsdichtheid op de) komgrens op de Wakkerendijk

### *Halteren op fietsstrook*

Op de Wakkerendijk halteert de bus op de rijbaan. In de 30 km/h zone zijn fietsstroken aangebracht, deze zijn echter niet onderbroken ter hoogte van de halteplaatsen waardoor juridisch gezien de bus niet mag halteren. In de praktijk gebeurt dit wel en is dit ook geen probleem. Theoretisch gezien zou de fietsstrook onderbroken moeten worden door middel van het weghalen van het rode asfalt. Of het verwijderen van het fietssymbool op het gehele wegvak waardoor het een suggestiestrook wordt met als nadeel dat er dan ook weer geparkeerd mag worden.

### **Horizontaal alignement**

Conform de basiskennmerken kennen erftoegangswegen korte rechtstanden. De Wakkerendijk tussen de Laarderweg en het Wilgenpad bestaat uit één lange rechtstand (circa 550 meter) met veel overzicht en weinig kruispunten. Waarbij tevens de meeste kruispunten aan de westzijde van de Wakkerendijk gelegen zijn. De rechtstand op het 50 km/h gedeelte bedraagt 2 km met veel overzicht en weinig conflicten.

### **Verticaal alignement**

Het Wilgenpad ligt lager dan de Wakkerendijk, waardoor fietsers vanuit het Wilgenpad relatief laat in het zicht komen voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de oversteek Wakkerendijk.

### **Dwarsprofiel**

Het 30 km/h gedeelte bestaat uit fietsstroken van 1,75 meter breed en 3,10 meter rijloper. De totale wegbreedte bedraagt hiermee 6,60 meter. Conform de ASVV is de ideale wegbreedte 5,80 meter zonder lengte markering. Opvallend is ook dat het wegprofiel van het 30 km/h gedeelte breder is dan het 50 km/h gedeelte. De grotere wegbreedte en lengtemarkering nodigt uit tot een hogere snelheid in de 30 km/h zone. Het 50 km/h gedeelte bestaat uit twee rijstroken gescheiden door een enkele asstreep. De breedte van de rijbaan bedraagt 6,0 meter, het fietspad heeft een breedte van 3,0 meter. De berm tussen het fietspad en rijbaan is 1,30 meter breed en voorzien van grasbetonstenen om een uitwijkmogelijkheid te bieden voor het passeren van twee grote voertuigen. Een trottoir en opsluitbanden ontbreken in het profiel.

### Kruispunten

De kruispunten in het 30 km/h gedeelte zijn gelijkwaardig, conform de richtlijnen. In het 50 km/h gedeelte zijn voorrangskruispunten toegepast, conform de richtlijnen. Bij de aansluiting van het Wilgenpad op de Wakkerendijk is gekozen om een voorrangskruispunt in te stellen omwille van de verkeersveiligheid. De overgang van tweezijdige fietsstroken (30 km/h deel) naar een eenzijdig twee richtingen fietspad (50 km/h deel) geschiedt ter hoogte van het Wilgenpad. Ter plaatse van de overgang is een middengeleider voorzien om het langzaam verkeer in twee fases de Wakkerendijk te laten oversteken. Echter fietsverkeer komend uit het noorden moet een dermate krappe bocht nemen dat ze deze niet rijdend kunnen nemen en dienen te stoppen. Dit voelt zodanig oncomfortabel dat fietsers op wegvakniveau gaan oversteken en tegen de richting in fietsen naar het twee richtingen fietspad.



Figuur 4: De oversteekplaats bij het Wilgenpad

### Markering, bebording, bebakening en verlichting

In een 30 km/h zone is lengtemarkering toegepast wat niet behoort tot de basiskennmerken van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Verder is de overgang voor de bromfiets van de rijbaan naar de parallelstructuur ter hoogte van de Eikenlaan onduidelijk. Deze situatie wordt alleen middels borden aangegeven, waardoor deze over het hoofd gezien kunnen worden door bromfietzers.

Ter hoogte van de Eikenlaan gaat het vrijliggende fietspad van de oostzijde naar de westzijde van de Wakkerendijk. De bushalte aan de zuidzijde ontnemt het zicht op het overstekende fietsverkeer uit het noorden. De overgang in straatverlichting (hoge mast – lage mast) bevindt zich in de 30 km/h zone. Dit maakt het wegbeeld minder eenduidig en kan voor verwarring zorgen bij de weggebruiker.

## GEDRAGSKUNDIGE BEVINDINGEN

### Drukke en snelheid

Wat opvalt is dat het rond 8 uur in de ochtend druk is op de Wakkerendijk. Er is veel schoolgaand fietsverkeer (beide richtingen) en (vermoedelijk) woon-werkverkeer per fiets en auto. Het is druk met auto's en er wordt redelijk doorgereden. Er zijn geen extreme snelheden waargenomen, maar het lijkt er wel op dat veel automobilisten harder rijden dan toegestaan, vooral in de 30 km/h zone. Bovendien veranderen automobilisten nauwelijks tot niet van snelheid bij de overgang 50 km/h naar 30 km/h. Hetzelfde valt op aan de zijde van de Eikenlaan als het 60 km/h regime overgaat in een 50 km/h regime.

### Fietsgedrag

Het kruispunt Meentweg – Laarderweg – Wakkerendijk is druk en onoverzichtelijk. Dit laatste geldt vooral voor fietsers. Er was niet veel fietsverkeer tijdens de schouw uit de richting Blaricum/ Huizen, maar vooral voor hen is het hier goed opletten. Ze moeten de weg oversteken waar het fietspad ophoudt en krijgen dan met de oversteek van de Laarderweg te maken als ze rechtdoor de Wakkerendijk op willen richting Baarn. Er is hier veel auto- en vrachtverkeer vanuit de Wakkerendijk richting Laarderweg en vice versa.



Veel fietsers vanuit de kern Eemnes richting Eikenlaan/Baarn steken de Wakkerendijk (ruim) voor het einde van de 30 km/h zone diagonaal over richting het eenzijdige tweerichtings fietspad langs het 50 km/h gedeelte. Dit kan gevaarlijke situaties opleveren, hoewel alle fietsers tijdens de schouw goed achterom en vooruit keken om conflicten met het autoverkeer te vermijden. Als er auto's naderen vanuit de richting Baarn, zagen de fietsers af van de diagonale oversteek en staken ze over bij het Wilgenpad (zoals de bedoeling is). Bij de Eikenlaan is eveneens een fietsoversteek. Wat daar vooral opviel was dat fietsers en scooters uit de Anna Louwenweg geen gebruik maken van de fietsoversteek, maar doorrijden tot de uitrit van het boerenbedrijf en recht tegenover de Eikenlaan oversteken. Hoewel dit op zich geen gevaarlijke situaties opleverde, leidt dit er toe dat het autoverkeer op de Wakkerendijk rekening moet houden met twee oversteken kort na elkaar (respectievelijk de fietsoversteek en de fietsers/scooters bij de Eikenlaan). Dit remt het autoverkeer en verhoogt de aandacht (beide positief). Het kan echter ook, bij irritatie en weinig aandacht van gehaaste automobilisten, negatieve gevolgen hebben.

### Landbouwverkeer

Tijdens de schouw is slechts één landbouwvoertuig waargenomen. Dit 'gebrek aan' landbouwverkeer is toe te schrijven aan het seizoen waarin de schouw heeft plaatsgehad. Wel viel op dat de tractor in het 30 km/h gebied moest uitwijken voor een gedeeltelijk op de weg staande auto (die daar niet mocht staan). Dit leidde tot een kleine verstoring van het doorgaande verkeer in tegenovergestelde richting.



Figuur 5: Verhoging ter hoogte van overgang 30 km/h naar 50km/h

### Overige waarnemingen

- Het autoverkeer rijdt op sommige delen van de Wakkerendijk dicht langs de huizen.
- Het bord met 50 km/h richting Baarn staat op een verhoging die uitsteekt op de rijbaan (zie figuur 5). Dit bord laat het autoverkeer een beweging naar links maken die voor tegenoverliggend verkeer hinderlijk kan zijn. Daarnaast remt dit bord het autoverkeer in een richting waarin juist een hogere snelheid is toegestaan.
- Vanuit het Wilgenpad richting oversteek Wakkerendijk hebben fietsers een (lichte) helling te nemen. Boven aan deze 'helling' moeten zij afremmen of zelfs stoppen om veilig de Wakkerendijk te kunnen oversteken. Daarna moeten ze dus opnieuw 'optrekken.' Een en ander zou er toe kunnen leiden dat fietsers de neiging hebben door te fietsen en grotere risico's te lopen bij de oversteek. Dit is overigens niet daadwerkelijk waargenomen.
- Doordat de 30km/h zonegrens verplaatst is, ontstaat er een stukje weg tussen de huidige zonegrens en de oversteek bij het Wilgenpad dat nog de uitstraling heeft van een 50 km-weg, terwijl het al binnen de 30 km/h zone ligt. De 30 km zonegrens in laten gaan bij het Wilgenpad is iets logischer omdat daar - vanuit de richting Baarn - ook de intensiteit van bebouwing langs de weg toeneemt en er een plateau is die snelheid remt. Aan de andere kant kan ook gezegd worden dat er nu een buffer is gecreëerd tussen het punt waarop de zone ingaat met het bord 30km en de plek waar deze snelheid echt opgeroepen wordt door de omgeving. De snelheid kan dan zakken in deze bufferzone om bij het Wilgenpad ook echt 30 km/u te zijn.

# Verdiepend gesprek gemeente

In een verdiepend gesprek tussen XTNT en de gemeente Eemnes is ingegaan op de keuzes die zijn gemaakt voor, tijdens en na de reconstructie. Daarnaast is er gekeken naar de ontwikkelingen die nu nog spelen en wellicht in de toekomst gaan lopen.

## BEVINDINGEN VERDIEPEND GESPREK

### Reconstructie

- De Wakkerendijk is een 'grijze weg', omdat het gedeelte ten noorden van het Wilgenpad een gebiedsontsluitingsweg is die nu is ingericht als een erftoegangsweg. De weg valt eigenlijk in de categorie GOW30, maar onder meer vanuit de politiek was druk om de Wakkerendijk in te richten en te beschouwen als een erftoegangsweg.
- Omdat op een erftoegangsweg normaal geen zebrapaden worden aangelegd en de oversteekintensiteiten niet hoog genoeg waren, is er nergens een zebrapad aangelegd. Hier is in een eerder stadium wel over gesproken.
- Sommige bewoners zijn tevreden over de herinrichting. Toch komen er ook nog steeds klachten binnen, zowel uit het 30 km/h gedeelte als het 50 km/h gedeelte.

### Participatie bewoners

- Er zijn meerdere bewonersavonden geweest om de reconstructie goed af te stemmen met de bewoners. Bewoners hebben aandachtspunten kunnen aandragen en mee kunnen denken over de keuzes die werden gemaakt.
- Na de reconstructie zijn er vanuit de bewoners klachten binnengekomen. In meerdere gesprekken is hier sindsdien aandacht aan besteed.
- Op 30 juni 2021 heeft de gemeente gesproken met de overleggroep bewoners Wakkerendijk over ongewenste gevolgen van de reconstructie op de aspecten: snelheid, veiligheid en lawaai. Hierbij zijn onder meer de snelheidsbeelden, de huidige maatregelen en toekomstige maatregelen besproken. De overleggroep heeft verschillende problemen aangedragen op het gebied van veiligheid (o.a. lantaarnpalen die worden aangereden, parkeren op het fietspad, afsnijden bij fietsoversteek), snelheid (te hard in GOW50 en ETW30, drempels werken niet) en lawaai (stil asfalt helpt, drempels creëren storend lawaai, trillingen door zwaar verkeer). Daarnaast hebben zij ook enkele oplossingen (bloembakken, snelheidscontroles, andere markering, verwijderen drempels) aangedragen.
- Tijdens recente gesprekken heeft de gemeente beloofd dat kleine aanpassingen uit de evaluatie nog uitgevoerd kunnen worden binnen het projectbudget. Op 1 september is met twee bewonersbelanghebbenden gesproken over onder meer onduidelijkheid over ge- en verboden op de Wakkerendijk (m.b.t. bijvoorbeeld verbod op inhalen op GOW50). Extra borden plaatsen hebben de bewoners toen aangedragen als mogelijke oplossing. Bloembakken plaatsen wordt door de gemeente afgeraden, het realiseren van een flitspaal betwijfeld.

### Toekomstige ontwikkelingen

- Uit het gesprek met de gemeente blijkt dat er concrete voornemens zijn om de 'Brug over de Vaart' definitief aan te laten leggen. Veel landbouwverkeer zal daardoor niet meer over de Wakkerendijk rijden. Dit zal in 2022 concreet vorm krijgen.
- De verbinding tussen de Zuidersingel en de Eikenlaan zal in de toekomst worden doorgetrokken, een maatregel die de Wakkerendijk zal ontlasten.
- De afslag 34 van de A27 zal in eind 2022/ begin 2023 worden opgewaardeerd door het rijk.

# Bewonerservaringen

## Inleiding

Op 3 november 2021 is in het Huis van Eemnes te Eemnes een inspraak-/bewonersavond georganiseerd over de verkeerssituatie op de Wakkerendijk. Wethouder Reijn heette iedereen welkom op deze bijeenkomst. Na de herinrichting zijn diverse klachten binnengekomen, waarna is afgesproken dat deze tijdens een evaluatie zouden worden meegenomen. De wethouder geeft aan dat de opdracht voor de evaluatie is verstrekt aan adviesbureau XTNT, dat deze bijeenkomst daar deel van uit maakt en dat wethouder en gemeente uitsluitend toevoeder zullen zijn. De bewoners geven aan dat zij al eerder dergelijke bijeenkomsten hebben bijgewoond, dat zij ook deze constructief zullen ingaan, maar zich onvoldoende gehoord voelen.

Na de opening van de wethouder volgt een kort voorstelrondje. Aanwezig zijn:

- Bewoners (12)
- Afgevaardigden AKOE - Agrarische Kring Ondernemers Eemnes (2)
- Fietzersbond
- Politie
- Verkeerskundigen van de gemeente (2)
- Wethouder Reijn
- Facilitators van XTNT (2)

De bijeenkomst is opgebouwd uit meerdere delen. In het eerste deel krijgen de aanwezigen de gelegenheid aan te geven wat er in hun ogen niet goed is aan de inrichting en de afwikkeling van het verkeer. Dit onderdeel, waarin nog geen mogelijke oplossingen worden aangedragen, wordt ook wel de 'Klaagmuur' genoemd. In het tweede deel kunnen de aanwezigen hun ideeën uiten voor mogelijke oplossingen van de genoemde problemen. Dit onderdeel wordt ook wel 'de Wensput' genoemd.

## De 'Klaagmuur': Welke knelpunten worden ervaren?

Hieronder worden per gedeelte van de Wakkerendijk de geopperde problemen puntsgewijs aangegeven waarna kort de essentie van de problemen wordt beschreven.

- **Kruispunt Eikenlaan - Wakkerendijk**
  - Er wordt te hard gereden op dit deel, met name vanuit de richting van de snelweg.
  - De markering past niet bij de functie van de weg en slijt snel.
  - Diverse (brom)fietsers steken ook over ter hoogte van de Eikenlaan en dus niet via de oversteek die daar iets ten noorden van ligt.
  - Er is voor overstekende fietsers geen optimaal zicht op de Wakkerendijk door de abri, bosschages en verkeersborden.
  - Men geeft aan dat met name sommige (brom)fietsers hier voorrang nemen en plotseling oversteken, wat tot zeer gevaarlijke situaties leidt.
- **Het 50 km/h gedeelte van de Wakkerendijk**
  - Er is sprake van te hoge snelheid van het autoverkeer. Bovendien is de snelheid van verkeer vaak niet goed in te schatten.
  - Mede door de snelheid van het verkeer wordt afslaan gevaarlijk.
  - De asstreep is te vaak onderbroken.
  - De lichtmasten staan hier te dicht op de rijbaan, hetgeen vooral voor zwaar (en dus hoog en groot) verkeer problemen kan opleveren.
  - De kantmarkering op de weg ontbreekt.

- Er is hier en daar verschil in rijbaanbreedte. Op sommige punten is de Wakkerendijk daardoor eigenlijk te smal voor zwaar verkeer.
- Sommige bewoners hebben (te) hoge hagen, hetgeen het zicht belemmert vanaf de uitrit naar de openbare weg.
- Automobilisten parkeren hun auto soms half op de rijbaan, waar zij formeel (deels) op het fietspad zouden moeten staan.
- Putten van de riolering zorgen op een aantal plekken voor ernstige geluidsoverlast en trillingen.
- De rijbaan ligt na de reconstructie soms te dicht op de huizen, waardoor het lastig wordt de uitrit af te komen.
- De lichtmasten op de kruising van de Wakkerendijk met de Stammeweg worden regelmatig geraakt door landbouwverkeer.
- Trillingen en lawaai worden veroorzaakt door drempels en (losliggende) putdeksels.
- De verlichting heeft geen effect op fietspad.
- Het fietspad dient ook voor ruiters en voetgangers waardoor snelheden verschillen en gevaarlijke situaties ontstaan.
- Op de weg is juist (te) veel verlichting waardoor snelheid omhoog gaat.

Door het ontbreken van het gevoel dat je binnen de bebouwde kom rijdt wordt de toegestane snelheid veelvuldig en in hoge mate overschreden. Dit in combinatie met slecht zicht vanuit diverse uitritten levert gevaarlijke situaties op. Daarnaast veroorzaken de aanwezige putten overlast door trillingen en geluid.

- **Het 30 km/h gedeelte van de Wakkerendijk**

- Bij de overgang van 50 km/h naar 30 km/u nabij het Wilgenpad hebben fietsers problemen om op gang te komen, omdat zij vanuit het Wilgenpad op een helling fietsen. Verder zijn er te weinig hiaten om over te steken.
- Het snelheidsregime van 30 km/h staat niet duidelijk aangegeven.
- De grasbetontegels zijn in dit gedeelte niet doorgelegd.
- Waar je verwacht dat de weg in dit gebied smaller wordt, wordt de weg juist beter.
- Bij kruispunten ontstaan ongewenste trillingen.
- Ook op dit gedeelte van de weg wordt vaak (veel) te hard gereden.
- Op het kruispunt met de Meentweg wordt veel te hard gereden en wordt er vaak geen voorrang gegeven aan verkeer van rechts. Fietsers fietsen ook nog eens op een helling en het trottoir loopt hier niet door.
- Putten in asfalt zorgen voor trillingen.
- Omdat de weg dicht bij de huizen ligt is er sprake van geluidsoverlast, trillingen en slecht uitzicht vanuit uitritten.
- De trottoirs zijn erg smal.
- Wielrenners houden zich niet aan de regels/snelheid

Ook hier is de hoge snelheid het grootste probleem. Het profiel is breder dan in het 50 km/h gebied wat juist uitnodigt tot een hogere snelheid. Ook het ontbreken van bebouwing aan de polder zijde geeft hierbij niet het gevoel van bebouwde kom. Door het verbeden van het profiel is de weg dichter richting de woningen gekomen wat in combinatie met de hoge snelheid tot diverse gevaarlijke situaties leidt. Daarnaast is de ondergrond gevoelig voor oneffenheden wat meteen tot trillingen en geluidsoverlast leidt.

- **Communicatie**

- Er is meerdere keren geen reactie gekomen op brieven aan de gemeente.
- Recente overlast door asfaltwerkzaamheden is niet gecommuniceerd door de aannemer/gemeente.
- De resultaten van de trillingsmetingen zijn niet verspreid.
- Bewoners voelen zich niet gehoord, zeker als het probleem niet naar tevredenheid van bewoners wordt opgelost.



### Oplossingen vanuit aanwezig

Onderstaand worden diverse maatregelen genoemd die worden aangedragen door de aanwezigen.

- Ten eerste moet de gemeente beter communiceren over werkzaamheden, maatregelen en op z'n minst reageren op brieven, verzoeken, klachten, e.d.
- Er moeten fysieke maatregelen worden genomen om de Wakkerendijk te verbeteren. Deze vallen in een paar categorieën in te delen:
  - Het verminderen van de overlast door de intensiteit van het wegverkeer te verlagen. Dit kan worden gedaan door de 'Burg over de Vaart' voor het landbouwverkeer te realiseren, een doorsteek te maken om verkeer om te leiden via de Eikenlaan of door doorgaand verkeer te weren. Er kan zelfs worden gedacht aan eenrichtingsverkeer.
  - Het afdwingen van de toegestane snelheid om zo de overlast te verminderen en met name de verkeersveiligheid te verhogen. Meer 30 km/h en 50 km/h borden plaatsen verduidelijkt de situatie en helpt om een betere snelheid af te dwingen. Het handhaven van de snelheid is een eenvoudige manier om lagere snelheden af te dwingen. Daarnaast moeten snelheidsremmende maatregelen zoals bloembakken of verspringingen in de rechtstanden worden geplaatst, zodat verkeer regelmatig snelheid moet minderen. De tekortkomingen in het ontwerp in het 30 km/h gedeelte moeten worden gerectificeerd en de weg moet worden ingericht als typische 30 km/h weg. Daarbij moet de weg ook smaller worden gemaakt. De snelheid van bewoners en landbouwverkeer moet ook omlaag, zodat zij het goede voorbeeld geven.
  - Overlast van trillingen verminderen. De problemen rondom putten moeten worden opgelost door ze weg te halen of een buffer te creëren. De drempels hebben geen effect en kunnen weggehaald worden.
  - Het veiliger en comfortabeler maken van de fietsoversteek bij het Wilgenpad. De helling bij het Wilgenpad moet eerder starten zodat fietsers meer overzicht hebben op de weg. Met een verkeerslicht kan de oversteek beter worden ingeregeld.
  - Het veiliger maken van het verlaten van de uitritten. Dit kan door kantmarkering aan te brengen op het 50 km/h gedeelte, waardoor verkeer iets verder van de kant van de rijbaan rijdt. Heggen van bewoners die het uitzicht belemmeren moeten worden gesnoeid. Spiegels kunnen helpen op lastige plekken. Ter plaatse van de gevaarlijkste situaties kunnen wegversmallingen worden overwogen.
  - Diversen losse oplossingen: Het plaatsen van witte betonblokken, het bijplaatsen van extra borden, een inhaalverbod instellen, de voorrangssituaties veranderen en de grasbetontegels doortrekken, juist op de plaatsen waar nu modder ligt.

De oplossing dient een combinatie van verschillende maatregelen te zijn waarbij zeker het verlagen van de hoge gereden snelheden de belangrijkste is. Dit zal leiden tot een verbetering van veel van de genoemde knelpunten. Daarnaast veroorzaken alle oneffenheden in het wegdek veel overlast waar zeker aandacht aan geschonken moet worden.

### Afsluiting

De wethouder sluit de avond en bedankt iedereen voor zijn aanwezigheid. Hij begrijpt de emotie en frustratie en zegt toe op korte termijn weer terug te komen met de resultaten van de evaluatie om vervolgens nog te kijken welke acties op korte termijn kunnen worden uitgevoerd.



# Advies

## Proces

Het gehele traject dat is doorlopen om tot herinrichting van de Wakkerendijk te komen is omvangrijk en is voor alle betrokkenen intensief geweest. De Wakkerendijk kan worden gezien als een 'grijze weg', omdat de functie en ligging van de Wakkerendijk het lastig maakt de weg toe te wijzen aan een specifieke wegcategorie. Daarnaast moeten alle wensen / eisen van de betrokkenen een plek krijgen. Door de aanwezigheid van verschillende stakeholders wordt het daarom extra lastig de weg perfect in te richten voor alle betrokkenen.

De gemeente heeft met een uitgebreid participatietraject geprobeerd met een gezamenlijke aanpak tot een goede herinrichting van de Wakkerendijk te komen. Een dergelijk traject wordt vaker aangegaan door gemeentes, maar is zeker geen standaardprocedure bij de herinrichting van een weg. De gemeente kan worden geprezen met de manier waarop dit traject aan de voorkant is begonnen en de bewoners zijn betrokken bij het proces.

Tijdens en na de herinrichting zijn enkele problemen ontstaan op de Wakkerendijk. Bewoners hebben zich met klachten gewend tot de gemeente, maar voelden zich daar onvoldoende gehoord. Er zijn nog wel enkele gesprekken geweest tussen bewoners en gemeente, al zijn tijdens die gesprekken niet direct sprekende resultaten geboekt of is verwezen naar de nog komende evaluatie.

Tijdens het evaluatieonderzoek is door XTNT uitgebreid stilgestaan bij de rol van de gemeente, de rol van de bewoners en de rol van andere betrokkenen in het proces. Door alle betrokkenen te spreken hebben we vanuit meerdere hoeken naar problemen en oplossingen kunnen kijken. Het is duidelijk dat alle partijen zich inzetten voor een betere situatie op de Wakkerendijk en dat iedereen uiteindelijk hetzelfde doel voor ogen heeft. Goede communicatie en een gezamenlijk streven om onderstaande conclusies en maatregelen te gebruiken om te werken aan een verbetering van de Wakkerendijk is dan ook de basis van ons advies. Dat betekent in eerste instantie dat bewoners die een klacht uiten, spoedig bericht ontvangen dat hun klacht ontvangen is en dat er naar gekeken gaat worden. Vervolgens dient er ook een inhoudelijke reactie te komen vanuit de gemeente. Dat betekent niet dat er ook aan iedere klacht gevolg kan worden gegeven in de vorm van aanpassingen van de weg of verkeerssituatie, maar bewoners dienen wel te weten waarom er niet ingegrepen wordt als dat het geval is en wanneer er wel iets wordt ondernomen als dát het geval is. Indien het een herhaalde klacht betreft waarop in eerste instantie afdoende is gereageerd kan door de gemeente naar de eerdere afhandeling worden verwezen.

## Verkeerssituatie Wakkerendijk

De Wakkerendijk is een multifunctionele weg en geldt als een belangrijke route van en naar Eemnes. De weg is niet alleen belangrijk voor bewoners, maar dient ook als belangrijke verbinding voor bijvoorbeeld fietsers en landbouwverkeer. Nood- en hulpdiensten maken gebruik van de weg, evenals het busverkeer. Dat zorgt ervoor dat de verkeerssituatie op de Wakkerendijk erg divers is.

Bij de herinrichting van de Wakkerendijk zijn de wensen en eisen van de verschillende stakeholders gehoord. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een ontwerp, waarin de basis bestond uit de wegkenmerken van het Duurzaam Veilig orderingsprincipe. In het algemeen past de inrichting van de Wakkerendijk sinds de herinrichting beter bij de functie en het type van de weg. De oude ETW 60 buiten de bebouwde kom is veranderd in een GOW 50 binnen de bebouwde kom en ook de uitbreiding van de ETW 30 binnen de bebouwde kom is in het ontwerp meegenomen. In theorie is dit een logische keuze maar hierbij is onvoldoende rekening gehouden met het totale wegbeeld. Met name door de zeer lange rechtstanden in combinatie met het ontbreken van bebouwing aan een zijde ontbreekt volledig het gevoel van 'binnen de

bebouwde kom'. De gekozen profielen worden vaker in Eemnes toegepast maar daar is de bebouwing wel aan tweede zijden aanwezig. Bij het ontwerptraject had hier extra aandacht aan besteed moeten worden omdat een geloofwaardige inrichting extra lastig te bereiken is.

In het traject zijn echter ook basiskennmerken en uitgangspunten verloren gegaan. In het participatietraject is aangegeven dat de wegversmallingen onveilige situaties opleverden voor auto's en voornamelijk fietsers. Bij het maken van het ontwerp voor de Wakkerendijk is dan ook gekozen voor het verwijderen van de wegversmallingen en het toepassen van fietsstroken. Hoewel fietsstroken op een ETW al niet erg gebruikelijk zijn, is het eventueel wel mogelijk als de intensiteiten op de weg groot genoeg zijn. Echter is in het ontwerp geen rekening gehouden met meerdere basiskennmerken van een erftoegangsweg, zoals het ontbreken van witte lengtemarkeringen en (het behouden van) korte rechtstanden. Daarnaast is het gekozen profiel gebaseerd op twee grote landbouwvoertuigen waardoor een te breed profiel is ontstaan. Het was niet nodig geweest om hier voor te kiezen. Een smaller profiel met diverse uitwijkmogelijkheden was passender geweest om een geloofwaardig wegbeeld te creëren.

De keuze die in het verleden is gemaakt om de grens van de bebouwde kom op te schuiven zorgt er nu voor dat weggebruikers vanwege de lintbebouwing niet het gevoel hebben zich binnen de bebouwde kom te begeven. De wijze van inrichting draagt daar ook niet bij. Kenmerken die idealiter worden toegepast in het 50 km/h gedeelte zoals trottoirbanden ontbreken. Deze zijn niet verplicht maar door het reeds ontbreken van bebouwing aan een zijde draagt dit niet bij aan de beleving van de bebouwde kom.. De weg is tussen het Wilgenpad en de Eikenlaan op sommige plekken zichtbaar 'opgeschoven' richting de huizen om het verbreden van het fietspad mogelijk te maken, wat de verkeersveiligheid voor de bewoners die hun uitrit willen verlaten heeft verminderd. Daarnaast zijn er na de herinrichting nog diverse klachten ontstaan of teruggekeerd over bijvoorbeeld trillings- en geluidsoverlast, het gebrek aan overzicht bij uitritten en andere problemen.

### **Maatregelen korte termijn**

*Specifiek op het 50km/u gedeelte van de Wakkerendijk:*

- We raden versmallingen in het 50 km/u gedeelte af. Dit past niet bij het regime van de weg en zal de situatie niet ten goede komen.
- Op de delen van de weg waar parkeren niet gewenst is, kunnen de grasbetontegels vervangen worden door lage hagen. Dit geeft een versmallend effect, wat een positief effect heeft op de snelheid. Hier is het geen probleem als twee grote landbouwvoertuigen elkaar niet in volle snelheid kunnen passeren. Er is voldoende zicht op elkaar om een goed passeermoment te kiezen. Grasbetontegels kunnen worden doorgetrokken daar waar ook daadwerkelijk geparkeerd wordt en dit gewenst is.
- Drempels in principe niet weghalen. het trillingsonderzoek laat zien dat hier ook geen concrete reden toe is.
- De put bij Wakkerendijk 208 zorgt voor veel overlast. In principe is dit een technisch probleem wat opgelost moet worden door de wegbeheerder door middel van een technische (waterhuishoudkundige) oplossing (bijvoorbeeld het verplaatsen van de put). Indien dit technisch niet mogelijk is en toch verkeerskundig opgelost moet worden dan is het niet aan te raden om een versmalling in een 50 km/u regime toe te passen en is er eigenlijk geen goede oplossing voor. Wanneer dit gedeelte echter wordt ongevormd tot 30 km/u zone dan past een versmalling hier wel.
- De openbare verlichting op de Wakkerendijk geeft een duidelijk beeld van het verloop van de weg. Wat betreft de hoeveelheid verlichting is hier geen aanpassing gewenst. Wel kan nagedacht worden over de plaatsing van de verlichting. De armaturen staan in rechte lijn waardoor dit de al aanwezige rechtstanden benadrukt. Het laten verspringen van de verlichting kan dit onderbreken. Op dit gedeelte zijn de masten blijven staan die voor de reconstructie ook reeds aanwezig waren.

Deze passen in basis goed bij een dergelijke 50 km/u weg. Door de hoogte verlichten ze het gehele wegbeeld inclusief fietspad. Er kan gekozen worden voor lagere armaturen (zoals die in het 30 km/u gedeelte) waardoor de verlichting wat bescheidener overkomt en daardoor een rustiger wegbeeld geeft. Hierbij dient waarschijnlijk wel gekozen te worden voor een dubbele armatuur zodat ook het fietspad goed verlicht wordt. Diverse lichtmasten hebben schade opgelopen. Het is niet bekend of deze schade overdag of in avonden/nacht is ontstaan. Het vermoeden is dat dit overdag gebeurt wanneer de lampen niet branden en de lichtmasten dus niet opvallen. Er kan gekozen worden om de verlichting te verplaatsen naar de buitenzijde van het fietspad, maar dan moeten aanvullende maatregelen getroffen worden om de scheiding tussen rijbaan en fietspad zichtbaar te maken. Denk hierbij aan kantmarkering, hagen, reflectors en dergelijke. Om de lichtmasten overdag zichtbaarder te maken moeten deze opvallender gemaakt worden, omdat het vermoeden bestaat dat de schade ontstaat door grote voertuigen die ter plaatse uitwijken en de lichtmast raken. De strook tussen rijbaan en fietspad is bedoeld om uit te wijken, maar bij de lichtmast is die ruimte niet aanwezig. In de huidige situatie kan gekozen worden voor harde objecten om de lichtmast te beschermen, zoals hekjes, geleiderails, e.d.. Wij adviseren om een of twee meter voor de lichtmast een haag te planten waardoor op een natuurlijke manier zichtbaar is dat er een object staat.

- Op het fietspad is nu onvoldoende licht. Om dit aan te tonen zou een lichtberekening gemaakt moeten worden. Indien blijkt dat het fietspad onvoldoende verlicht is dan kunnen andere armaturen geplaatst worden of enkele van de huidige armaturen richting het fietspad gedraaid worden zodat ook het fietspad verlicht wordt. Ook hiervoor is een lichtberekening noodzakelijk.
- Het stoepje bij de brievenbus bij Wakkerendijk 39 wordt kapot gereden door passanten en auto's van de post. Het tegengaan van dit gedrag rondom de brievenbus vraagt om maatregelen zoals paaltjes of een haag over een langere afstand. Dit heeft echter als effect dat voertuigen voor de bushalte zullen gaan stoppen (wat niet mag). De makkelijkste oplossing is het zoeken van een betere plek voor de brievenbus waar voertuigen makkelijker kunnen stoppen (bv. bij de kerk)
- Door bewoners is verschil in rijstrookbreedte gemeten. Dit is met het blote oog niet direct waarneembaar en zal dus geen grote invloed hebben op het rijgedrag. Aanpassing is dan ook niet nodig.

*Specifiek op het 30km/u gedeelte van de Wakkerendijk:*

- Verwijder de lengtemarkering bij de fietsstroken: Dit geeft een expliciete separate indeling van het verkeer weer, terwijl we hier het verkeer juist meer willen mengen. Hoewel dit niet past bij de verschijningsvorm van een fietsstrook, zou dit de Wakkerendijk wel meer kenmerkend maken voor een 30 km/h zone.
- Asverspringingen of versmallingen in de weg zijn wenselijk om snelheid er uit te halen. Deze zijn niet altijd ideaal voor fietsers, maar de huidige hoge snelheden zijn ook niet ideaal. Remmende en optrekkende auto's kunnen voor enige hinder zorgen. Als deze maatregelen goed gepositioneerd worden, kunnen deze verspringingen ook bijdragen aan het oplossen van de overlast van de putten en het verbeteren van het zicht bij enkele gevaarlijke erfaansluitingen. Bloembakken raden we af, gezien de aanwezigheid van tractoren en vrachtovervoer. De vraag is of de nadelen opwegen tegen de voordelen. De aanwezigheid van het landbouwverkeer speelt in deze afweging een rol omdat met name deze voertuigen de nadelige effecten veroorzaken bij de versmallingen. Daarom wordt geadviseerd om het toepassen van versmalling toe te passen om het moment dat voor het landbouw verkeer een alternatieve route is gerealiseerd.
- Dremfels in principe niet weghalen. Trillingsonderzoek geeft hier geen aanleiding voor.
- Een eenvoudige maatregel om de snelheid te reduceren is niet voorhanden. Daarom moet een pakket aan maatregelen worden toegevoegd die ieder een klein effect hebben maar samen toch een zichtbaar effect moeten realiseren. Onderstaand enkele van deze maatregelen:



- Het plaatsen van een haag draagt bij aan het gevoel van binnen de bebouwde kom en werkt visueel versmallend wat een positief effect heeft op de snelheid.
- Het aanbrengen van een digitaal snelheidsdisplay (Smiley) om de weggebruiker te attenderen op een te hoge snelheid of te bedanken voor de juiste snelheid. Uit onderzoek blijkt dat deze een tijdelijk effect hebben. Daarom wordt geadviseerd om één display te laten rouleren over de gehele Wakkerendijk.
- Het herhalen van de snelheidslimiet door herhalingsborden te plaatsen en door bij het betreden van de 30 km-zone (in de rijrichting van het betreden van de zone) en ter hoogte van de Raadhuislaan en Naarderweg (in beide richtingen) het cijfer 30 op het wegdek aan te brengen.

#### *Kruising Wakkerendijk / Meentweg / Laarderweg*

- De afstand tussen de aansluiting van het vrijliggende fietspad en het kruispunt met de Laarderweg is te kort. Eigenlijk dient het vrijliggende fietspad aan te sluiten op het kruispunt met de Laarderweg (als vierde tak). Hier is echter geen ruimte voor.. Daarnaast is de snelheid komende van de Meentweg ook te hoog. Dit is een 30 km/h zone, maar is niet als zodanig ingericht en heeft de uitstraling van een 60 km/h zone met vrijliggend fietspad. Zonder ingrijpende reconstructie moet de snelheid ter plaatse van het kruispunt gereduceerd worden. Een goede maatregel is het creëren van een poortconstructie ter hoogte van huisnummer 3. Wanneer hier een poort wordt gerealiseerd door de combinatie van een versmalling, drempel en fietsoversteek wordt met één maatregel de snelheid eruit gehaald en een veilige fietsoversteek gerealiseerd. Deze woning ligt verder van de weg waardoor er geen last van trillingen zou moeten ontstaan.

#### *Aansluiting fietspad/voetpad Meentweg naar Wakkerendijk voor wandelaars en fietsers*

- Door de verschuiving van de aansluiting van het vrijliggende fietspad dient ook het westelijke voetpad doorgetrokken te worden naar deze aansluiting. Wellicht moet wel een voorziening geplaatst worden dat fietser oneigenlijk gebruik maken van het voetpad.

#### *Overige maatregelen korte termijn*

- Er is al een inhaalverbod op het 50 km/u gedeelte (doorgetrokken asstreep) maar die wordt te vaak onderbroken, dus extra borden 'verboden in te halen' kunnen worden geplaatst om het verbod te benadrukken.
- Bewoners aansporen heggen en ander hoog groen te snoeien om overzicht te creëren.
- De trillingsoverlast is door een onafhankelijke partij onderzocht en uit dat rapport is gebleken dat er geen reden voor de gemeente is om in actie te komen. Er zijn echter wel een aantal specifieke pijnpunten, voornamelijk putten. Dit is maatwerk en de effecten hiervan dienen zorgvuldig onderzocht te worden. Het gaat hier om een technisch, geen verkeerskundig probleem. De enige relevante optie die we kunnen aandragen is het verplaatsen van o.a. putten om trillingen weg te nemen.
- Voor het diagonaal oversteken van fietsers van de Wakkerendijk vanuit de richting kern Eemnes fietsend in de richting Baarn vlak voor de oversteek bij het Wilgenpad, zien wij niet direct een oplossing. Er zou een bord geplaatst kunnen worden met 'Fietsers oversteken over 100 meter op fietsoversteek', maar wij verwachten niet dat dit opgevolgd zal worden. Bovendien hoeft het zelfstandig oversteken in een 30 km-zone geen probleem te zijn mits de fietsers goed uitkijken en het autoverkeer zich aan de snelheid houdt (zie snelheidsremmende maatregelen).
- Samen met de politie moeten duidelijke afspraken worden gemaakt over handhaving op de Wakkerendijk. Inzet van de politie is vaak kostbaar, maar zichtbaar en onzichtbaar aanwezig zijn op de Wakkerendijk helpt enerzijds beter weggedrag af te dwingen en anderzijds de subjectieve veiligheid van omwonenden te vergroten.

- Omdat er te hard wordt gereden, stellen wij de volgende maatregelen voor om mensen meer te attenderen op de toegestane snelheid of om remmende ingrepen te doen: Breng de maximum snelheid herhalend goed zichtbaar aan op het wegdek. Plaats herhalingsborden met de maximum snelheid.

### **Maatregelen middellange termijn**

#### *Specifiek op het 50km/u gedeelte van de Wakkerendijk:*

- Op plaatsen waar geen woningen zijn kunnen plateau's worden aangebracht. Bijvoorbeeld ter hoogte van Wakkerendijk 108 / 114 eventueel in combinatie met de bushalte, en/of Wakkerendijk 132 /34, en 238a.
- Aan de woningzijde kan de weg in de trottoirbanden worden gezet. Hierdoor ontstaat een versmallend effect en gevoel dat men zich binnen de bebouwde kom bevindt. Tevens zal het verkeer wat verder van de berm wegblijven wat gunstig is bij het uitrijden van de uitritten van de woningen. Uiteraard is hier de waterafvoer een aandachtspunt, omdat deze in de berm afvloeit maar daarvoor regelmatig ruimte tussen de banden gelaten moet worden.
- Tussen de huisnummers 57 en 39 (bij het Dikke Torentje) kan gekozen worden voor het verlagen van de snelheid naar 30 km/u. Daar heb je wel echt het gevoel binnen de bebouwde kom. Aan beide zijde een poortconstructie maken met versmalling geeft echt het idee dat je een apart gebiedje inrijdt. Dit onderbreekt de lange GOW 50 afstand op een natuurlijke wijze. Juist in dit gebied kan dit op een logische en geloofwaardige wijze. Vervolgens kan door het toepassen van een versmalling ook het probleem met de put bij huisnummer 208 worden opgelost.

#### *Specifiek op het 30km/u gedeelte van de Wakkerendijk:*

- Ondanks dat het bij de laatste renovatie juist in tegenovergestelde richting is gedaan, raden wij toch aan het begin van de 30 km/u zone iets (terug) te plaatsen richting de oversteek bij het Wilgenpad. Daar verandert het profiel ook echt. Dan zien automobilisten dat fietsers er op de rijbaan bijkomen, begint de echte 'binnen bebouwde kom' uitstraling van Eemnes en daarom brengen automobilisten meer begrip op voor het lagere snelheidsregime en worden ze er meer op geattendeerd. Er hoeft hier geen versmalling te worden aangebracht omdat het wegbeeld al een duidelijk ander beeld geeft. De borden kunnen op het trottoir en in de berm geplaatst worden met de cijfers 30 op het wegdek. De huidige snelheid op de oversteek is al te hoog en daar zal deze verandering niets aan veranderen.
- Op het gedeelte Wakkerendijk tussen de Laarderweg en Wakkerendijk 36 is de bebouwing aan twee zijden aanwezig. Hier kan met een andere inrichting de 30 km/h benadrukt worden. Denk hierbij aan het profiel dat ook reeds op de Laarderweg is toegepast

#### *Fietsoversteek Wilgenpad*

- De helling op het Wilgenpad iets terugbrengen van de oversteek af, zodat fietsers bij het naderen van de oversteek een vlakke weg hebben, waardoor zij meer aandacht hebben bij de oversteek en minder vermoeid zijn (meer bereid even in te houden of te stoppen). Automobilisten hebben dan ook beter zicht op aankomende fietsers uit het Wilgenpad.

### **Maatregelen andere locaties**

- Brug over de Vaart. Dit is een zeer goed idee om Wakkerendijk te ontlasten van veel landbouwverkeer. Na het aanleggen van de brug in 2022 moet landbouwverkeer worden verplicht om via deze brug te rijden, zodat de Wakkerendijk wordt ontlast. Op dat moment kan ook nagedacht worden over ingrijpende maatregel op de Wakkerendijk zoals versmallingen, asverspringingen e.d.
- De aansluiting tussen de Eikenlaan en de Zuidersingel is op dit moment alleen voor fietsers, maar zal in de toekomst worden opgewaardeerd zodat ook ander verkeer gebruik kan maken

van deze route. Deze nieuwe route zal de verkeersintensiteit op de Wakkerendijk verminderen en wordt aangeraden.

- Een verbetering van afrit 34 van de A27 staat gepland in eind 2022, begin 2023. De opwaardering van de afrit zal de bereikbaarheid van de A27 verhogen en (sluip)verkeer via de Wakkerendijk tegen gaan. Op deze manier zal de intensiteit op de Wakkerendijk verminderen, een stap die we zeker aanraden.

## COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2021

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

<b>Titel</b>	Evaluatierapport Wakkerendijk Eemnes
<i>Samengesteld door</i>	Gerard Tertoolen (XTNT) Gertjan Hanckmann (Kragten) Jelmer van Herpen (XTNT)
<i>Projectnaam</i>	Evaluatie Wakkerendijk Eemnes
<i>Projectnummer</i>	326-166
<i>Datum</i>	16 december 2021
<i>Bestandsnaam</i>	Evaluatierapport Eemnes
<i>Contactadres voor deze publicatie</i>	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

### Verkeer en vervoer is ons vak. De boel in beweging zetten onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.