



Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Baarn



gemeente Baarn


oranjewoud
Member of Antea Group

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Baarn Beleid en uitvoeringsprogramma 2012-2016

projectnr. 240974
revisie 5
27 juni 2012

Opdrachtgever

Gemeente Baarn
Postbus 1003
3740 BA Baarn

datum vrijgave
27 juni 2012

beschrijving revisie 5
Vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 20 juni 2012

goedkeuring
M. Scheepers

vrijgave
H. van Mook

Colofon

Projectteam bestaande uit:

Gemeente Baarn: Stephan van Iperen en Gert-Jan Hoitink

Oranjewoud: Hans van Mook en Marjolein Scheepers

Datum van uitgave:

27 juni 2012

Contactadres:

Beneluxweg 7

4904 SJ Oosterhout

Postbus 40

4900 AA Oosterhout

Copyright © 2012

Ingenieursbureau Oranjewoud

Niets uit deze uitgave mag worden veeleevoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

	blz.
1	Inleiding 2
1.1	Aanleiding 2
1.2	Beleid en uitvoeringsprogramma 2
1.3	Proces..... 2
1.4	Participatie 4
1.5	Leeswijzer..... 5
2	Vertretpunt: huidig beleidskader 6
2.1	Inleiding..... 6
2.2	Rijksbeleid 6
2.3	Provinciaal beleid..... 9
2.4	Gemeentelijk beleid 11
2.5	Andere vertretpunten 13
2.6	Samenvatting..... 15
3	Beleidsvisie 2012 - 2016..... 16
3.1	Inleiding..... 16
3.2	Visie bereikbaarheid 17
3.3	Visie verkeersveiligheid..... 20
3.4	Visie leefbaarheid 21
3.5	Samenvatting..... 23
4	Uitvoeringsprogramma 2012 - 2016..... 24
4.1	Inleiding..... 24
4.2	Knelpunten 24
4.3	Formuleren projecten 24
4.4	De projecten en quick wins 26
4.5	Toelichting op de projecten..... 27
4.6	Toelichting op de quick wins 36
4.7	Uitvoeringsprogramma 38
	Bijlage 1: Resultaten internetpolls 41
	Bijlage 2: Hoofdlijnen ongevallenregistratie 43
	Bijlage 3: Hoofdlijnen verkeersintensiteiten..... 46
	Bijlage 4: Selectie knelpunten 48
	Bijlage 5: Knelpuntenlijst 49

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Mensen ondernemen activiteiten zoals wonen, werken en recreëren. Deze spelen zich af op verschillende plaatsen op verschillende tijdstippen. Om deze activiteiten uit te voeren moeten zij zich kunnen verplaatsen. Dat leidt tot mobiliteit; per auto, met de fiets, met het openbaar vervoer of te voet. Een goede bereikbaarheid is daarbij van belang. Voor al deze verplaatsingen met verschillende vervoermiddelen wordt gebruik gemaakt van de aanwezige infrastructuur (wegen en straten). Dit verkeer heeft gevolgen voor de veiligheid op straat en voor de leefbaarheid.

De gemeente Baarn beschikt momenteel over verschillende plannen, nota's en besluiten waarin de kaders op het vlak van verkeer en vervoer worden geschetst. De integraliteit en samenhang tussen deze documenten wordt echter gemist. In het coalitieakkoord 2010-2014 is daarom opgenomen dat het wenselijk is om één document op te stellen dat voorziet in een integrale aanpak van het verkeersbeleid.

1.2 Beleid en uitvoeringsprogramma

Dit document, het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) biedt het gevraagde integrale beleids- en toetsingskader en draagt bij aan een snelle en transparante besluitvorming. De verwachting is dat het nemen van ad-hoc beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer hierdoor sterk wordt gereduceerd. Het GVVP bevat naast een beleidsvisie ook een uitvoeringsprogramma. Beide onderdelen van het GVVP zijn rond drie thema's opgebouwd: *bereikbaarheid*, *verkeersveiligheid* en *leefbaarheid*. De planhorizon is 2012 tot en met 2016. In de beleidsvisie zijn doelen, ambities en accenten geformuleerd waar de gemeente Baarn de komende periode op inzet. Aan de hand van de geïnventariseerde knelpunten, waaraan ook de bevolking en stakeholders/ sleutelpersonen¹ uit Baarn hun input geleverd hebben, zijn projecten benoemd die bijdragen aan het realiseren van deze beleidsdoelen. Deze projecten zijn voor zover mogelijk voorzien van kostenindicatie en in de tijd uitgezet. Dit vormt het uitvoeringsprogramma.

1.3 Proces

Bij het opstellen van het GVVP is gestart met een inventarisatie van het vigerende beleid vanuit het rijk, de provincie en de gemeente Baarn. Dit geldende beleid vormt het beleidsmatige vertrekpunt voor het GVVP en is opgenomen in hoofdstuk 2. Daarnaast is, door middel van een internetpoll, aan de burgers van Baarn gevraagd om hun aandachtspunten op het gebied van verkeer en vervoer te benoemen.

Beleidsvisie

Het bestaande beleid, aangevuld met de input vanuit de Baarnse bevolking, vormt de input voor het formuleren van beleidsambities en -accenten zoals die tijdens de eerste bijeenkomsten met de projectgroep² en klankbordgroep³ heeft plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn in een interactieve raadsbijeenkomst met de gemeenteraad gepresenteerd, aangevuld en voorzien van een prioritering. Op basis van de geïnventariseerde informatie is de beleidsvisie ontstaan. Deze visie is in hoofdstuk 3 opgenomen.

Uitvoeringsprogramma

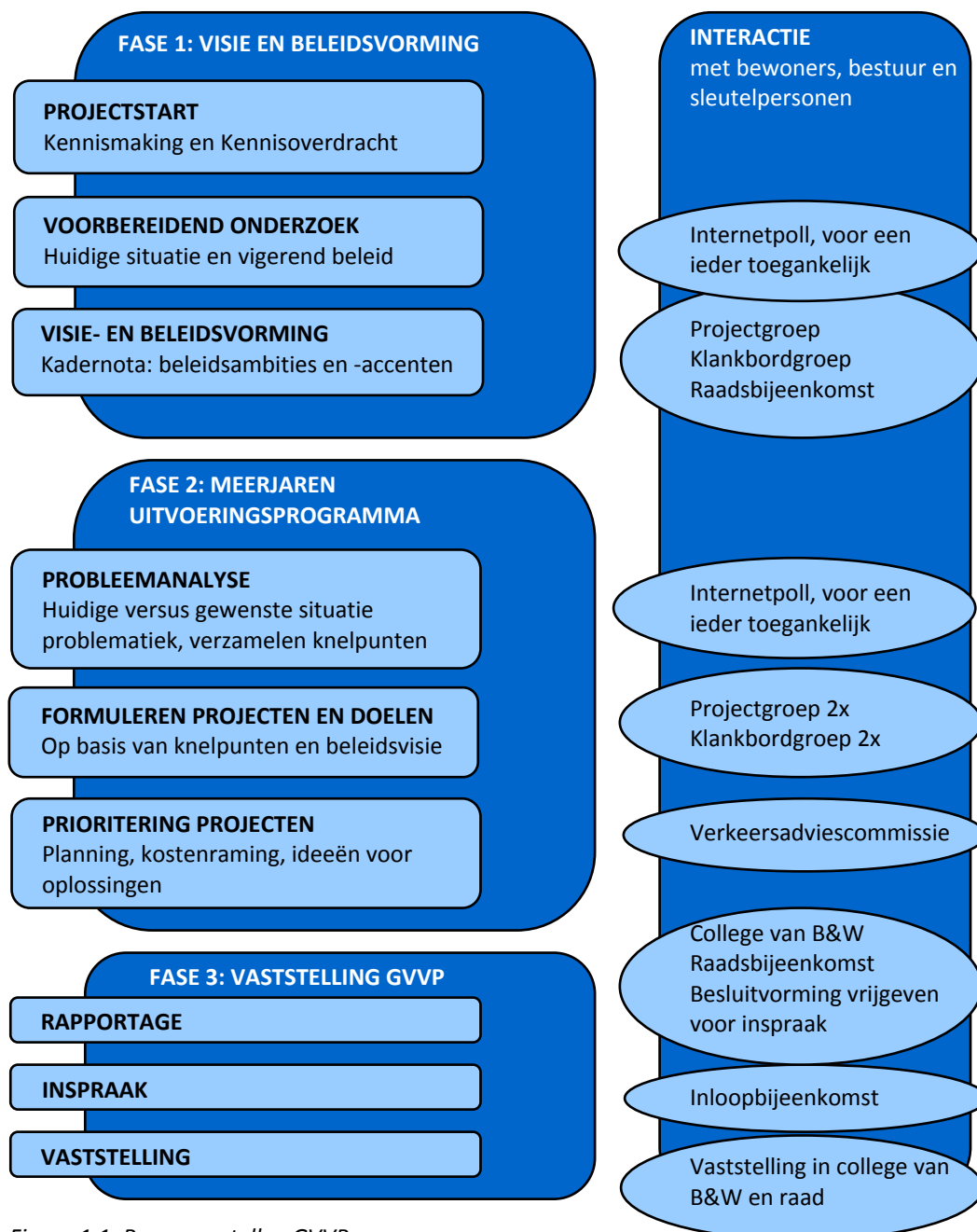
De vervolgstap in het GVVP-proces was gericht op het verzamelen van concrete knelpunten in Baarn op het vlak van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De knelpunten zijn met behulp van een tweede internetpoll en tijdens een tweede projectgroep- en klankbordgroepbijeenkomst

¹ Bij stakeholders moet gedacht worden aan maatschappelijke organisaties als scholen, sportverenigingen, welzijnsinstellingen maar ook ondernemers(verenigingen).

² De projectgroep bestond uit ambtenaren van de gemeente Baarn en een vertegenwoordiger van de politiek Eemland-Noord.

³ In de klankbordgroep zaten vertegenwoordigers van Veilig Verkeer Nederland afdeling Baarn, de Stichting Gehandicaptenbelangen Baarn, de Seniorenraad, de burgerleden van de verkeersadviescommissie en de VRU

geïnterviewd. De resultaten van deze inventarisaties zijn samengevoegd in de knelpuntenlijst. Op basis van criteria⁴, die in overleg met de leden van de project- en klankbordgroep zijn vastgesteld, zijn scores aan de knelpunten toegekend. De knelpunten met de hoogste scores vormen de basis voor het benoemen van projecten. Tijdens de derde en laatste projectgroep- en klankbordgroepbijeenkomst zijn per beleidsaccent projecten benoemd en concrete doelen geformuleerd voor de periode 2012 tot en met 2016. Deze zijn in hoofdstuk 4 opgenomen.



Figuur 1.1: Proces opstellen GVVP

⁴ Deze criteria zijn in paragraaf 4.2 uitgewerkt.

Het concept GVVP, bestaande uit de beleidsvisie en het uitvoeringsprogramma, is voor advies voorgelegd aan de Verkeersadviescommissie⁵. Vervolgens is het rapport, inclusief advies van de verkeersadviescommissie, aan het college van B&W voorgelegd met het voorstel om het voor inspraak vrij te geven. Aansluitend heeft een inhoudelijke terugkoppeling naar de gemeenteraad plaatsgevonden. Tijdens een inloopbijeenkomst konden belangstellenden kennisnemen van, en vragen stellen over, de inhoud en het proces van het GVVP. Na afloop van de inspraakperiode zijn de ontvangen reacties verzameld in een nota van beantwoording en zijn wijzigingen in het GVVP doorgevoerd. De nota van beantwoording is samen met het GVVP ter vaststelling aangeboden aan het college van B&W.

In figuur 1.1 is het doorlopen proces weergegeven. In paragraaf 1.4 staat meer informatie over het participatietraject dat heeft plaatsgevonden.

1.4 Participatie

Iedereen heeft dagelijks te maken met verkeer. Daarom is er voor gekozen om het GVVP te benoemen als Participatieproject zodat belanghebbenden (stakeholders) actief benaderd en betrokken zijn de totstandkoming van het GVVP. De verschillende belanghebbenden hebben we betrokken door middel van:

- 2 maal een internetpoll;
- Samenstelling projectgroep, 3 bijeenkomsten;
- Samenstelling klankbordgroep, 3 bijeenkomsten;
- Gemeenteraad, 2 bijeenkomsten;
- Verkeersadviescommissie;
- Digitale nieuwsbrief.

Internetpolls

Van 17 augustus tot en met 5 september 2011 is een internetpoll gehouden. Deze vond plaats direct na de schoolvakantie. De internetpoll is aangekondigd op de website van de gemeente, in de Baarnsche Courant en door middel van e-mails aan betrokken stakeholders, raads- en steunfractieleden. Halverwege de looptijd van de internetpoll heeft in de Baarnsche Courant nog een interview met de wethouder gestaan waarin het belang van het GVVP en het invullen van de internetpoll benadrukt is. In totaal hebben 394 personen de poll volledig ingevuld. De resultaten van de poll vormen statistisch gezien geen representatieve steekproef, maar geven een belangrijke indicatie van de onderwerpen die onder de Baarnse bevolking leven. In bijlage 1 zijn de resultaten van de poll weergegeven.

De tweede internetpoll vond plaats van 26 oktober tot en met 16 november 2011. Evenals bij de eerste poll is een aankondiging gedaan op de website, in de Baarnsche Courant en via e-mails. Bij de 2^e poll zijn halverwege de looptijd herinneringen gestuurd en heeft een lid van de klankbordgroep in de Baarnse Courant aandacht gevraagd voor de internetpoll. De respondenten op de eerste internetpoll, die hun emailadres hebben gegeven, zijn persoonlijk geïnformeerd. In totaal hebben 160 personen de poll volledig ingevuld. Het specifieke doel van deze poll was het verzamelen van concrete knelpunten op het vlak van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. In totaal hebben 160 personen deelgenomen aan de tweede poll. Circa 60 respondenten hadden de eerste poll ook ingevuld. Circa 100 respondenten hebben niet deelgenomen aan de eerste poll.

Aan beide polls samen hebben circa 500 verschillende personen deelgenomen.

Projectgroep

In totaal hebben 3 bijeenkomsten met de projectgroep plaatsgevonden. De projectgroep bestond uit ambtenaren van de gemeente Baarn en een vertegenwoordiger van de Politie Eemland-Noord. Vanuit de gemeente waren, naast de projectleider van het GVVP, ambtenaren betrokken vanuit verkeer, civiel,

⁵ De Verkeersadviescommissie is een adviesorgaan voor het college van B&W op het gebied van verkeersbeleid, verkeersmaatregelen en andere zaken die met verkeer binnen de gemeente te maken hebben. De vergaderingen van de Verkeersadviescommissie zijn openbaar en staan onder leiding van de portefeuillehouder Verkeer.

RO, milieu en communicatie. De projectleider van de Toekomstvisie Baarn 2030 maakte deel uit van de projectgroep. Tijdens het project zijn collega's van andere disciplines schriftelijk op de hoogte gehouden over de voortgang. Daarbij moet gedacht worden aan ambtenaren die zich bezighouden met volkshuisvesting, recreatie en toerisme, wijk- en buurtgericht werken, economie, groenbeheer en planning & control.

Klankbordgroep

De klankbordgroep is drie keer bij elkaar gekomen. Naast de projectleider GVVP en de verkeerskundige van de gemeente waren VVN afdeling Baarn, de Stichting Gehandicaptenbelangen Baarn, de Seniorenraad en de VRU vertegenwoordigd. De twee burgerleden van de verkeersadviescommissie maakten, na de bekendmaking van hun benoeming in november 2011, deel uit van de klankbordgroep. De Fietsersbond, afdeling Amersfoort is bij afwezigheid van een eigen afdeling in Baarn, voor elke bijeenkomst uitgenodigd. Vanwege capaciteitsproblemen is het hen niet gelukt bij een van de bijeenkomsten aanwezig te zijn.

Gemeenteraad

Met de gemeenteraad hebben twee bijeenkomsten plaatsgevonden. De eerste bijeenkomst was op 5 oktober 2011 en was zowel informatief als interactief van opzet. Tijdens deze bijeenkomst voor de raad zijn de gemeenteraadsleden inhoudelijk geïnformeerd over het proces, de stand van zaken en de uitkomsten van de geïnventariseerde beleidsambities. In dezelfde bijeenkomst hebben de raadsleden van gedachten gewisseld over de voorgestelde beleidsambities en zijn ze in de gelegenheid gesteld om hun voorkeuren ten aanzien van de beleidsaccenten aan te geven. In de tweede bijeenkomst in februari 2012 zijn de resultaten van het doorlopen proces en de rapportage aan de raad voorgelegd.

Verkeersadviescommissie

De Verkeersadviescommissie heeft het concept GVVP, op 21 december 2011, behandeld. Dit heeft geleid tot een beperkt aantal tekstuele aanpassingen. Het advies van de Verkeersadviescommissie over het GVVP wordt als apart advies bij het collegevoorstel aan het college van B&W aangeboden.

Digitale nieuwsbrief

Tijdens het proces zijn verschillende keren digitale nieuwsbrieven verstuurd naar betrokkenen. Het doel hiervan was om met name de respondenten van de internetpolls te informeren over resultaten en het proces.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft het vertrekpunt van het GVVP weer. In dit hoofdstuk is een compleet overzicht van actuele beleidskaders van het rijk, de provincie en de gemeente Baarn opgenomen. Het betreft in bijna alle gevallen reeds vastgelegde kaders waar het GVVP op dient aan te sluiten. In hoofdstuk 3 en 4 is 'nieuwe' informatie opgenomen. In hoofdstuk 3 zijn de beleidsambities en beleidsaccenten beschreven. Dit is het beleid dat de gemeente de komende jaren nastreeft om tot een beter bereikbaar, leefbaar en verkeersveiliger Baarn te komen. De beleidsambities en beleidsaccenten zijn de gemaakte beleidskeuzes waarop nieuwe vragen kunnen worden getoetst. Om de beleidsambities en beleidsaccenten te kunnen waarmaken, is in hoofdstuk 4 een uitvoeringsprogramma met uitvoeringsprojecten, beleidsplannen en procesafspraken uitgewerkt inclusief een fasering en indicatieve kostenraming.

2 Vertrekpunt: huidig beleidskader

2.1 Inleiding

Het vigerend beleid vormt de basis voor de nieuwe beleidsvisie. Dit hoofdstuk beschrijft de actuele beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau. Daarnaast worden relevante nota's op het gebied van verkeer en vervoer op gerelateerde beleidsterreinen beschreven.

De Planwet Verkeer en Vervoer (1998) regelt de verhoudingen tussen Rijk, provincie en gemeenten op het beleidsterrein verkeer en vervoer. De wet regelt dat deze overheden een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid voeren. Op basis van het rijksbeleid stelt de provincie haar beleid op. Gemeenten hebben geen planplicht, maar een zorgplicht. De gemeente Baarn moet zorg dragen voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. De plannen van hogere overheden worden dus door de gemeente verder vertaald in gemeentelijk beleid, vergezeld van een uitvoeringsprogramma. Het GVVP sluit hier bij aan.

2.2 Rijksbeleid

Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)

Deze nota biedt een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en het mobiliteitsbeleid van het Rijk. De structuurvisie is momenteel nog een ontwerp, maar is op grote lijnen al wel duidelijk.

De aanleiding voor het opstellen een actueel integraal beleidsstuk is dat verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn. Daarnaast spelen ook nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, toenemende mobiliteit en klimaatverandering ook een rol. Ook nemen de regionale verschillen toe doordat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Bovendien heeft het kabinet het voornemen om het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid meer over te laten aan gemeenten en provincies. In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor regionaal maatwerk. De Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte stelt heldere ambities voor Nederland in 2040 en zet in op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Voorbeelden hiervan zijn het faciliteren van mobiliteit over weg, spoor en vaarwegen, het beschikken over optimale ketenmobiliteit, een goede afstemming tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling en een aanscherping van de verkeersveiligheidsdoelstelling naar 500 doden en 10.600 ernstig gewonden in 2020⁶.

Nota Mobiliteit (2004)

De nationale verkeers- en vervoersvisie staat beschreven in de 'Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid'. De centrale gedachte in de visie op verkeer en vervoer is het versterken van de economie. Mobiliteit is namelijk een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling in Nederland. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Dit kan alleen door extra samenhang tussen economie, ruimte en verkeer.

De Nota Mobiliteit geeft aan welke nationale belangen moeten doorwerken in het decentrale verkeer- en vervoerbeleid. Dit zijn centrale kaders voor doorstroming op het rijkswegennet, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en (internationale) kaders voor milieu en leefomgeving:

- *Betrouwbaarheid en snel over de weg*

De betrouwbaarheid van de reistijd is in 2020 sterk verbeterd. In 95% van de reizen komt de reiziger op tijd op de bestemming. Op snelwegen kan de reistijd in de spits maximaal anderhalf keer langer duren

⁶ Doelstelling is in overeenstemming met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020

dan buiten de spits, en op stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen in beheer van het rijk, twee keer zo lang. Verbetering van de reistijd is mogelijk door een forse impuls van bouw- en benuttingsmaatregelen, gebiedsgericht samenwerken en het wegwerken van onderhoudsachterstanden. Ook toepassing van incidentmanagement, verkeersmanagement en route- en reisinformatie leiden tot verbetering.

- *De veiligheid permanent verbeteren*

Het uitgangspunt is dat de verkeersveiligheid verbetert ondanks de groei van de mobiliteit. In de Nota Mobiliteit is een doelstelling opgenomen voor het aantal verkeersslachtoffers: het aantal doden in 2010 mag maximaal 900 bedragen en het aantal ziekenhuisgewonden maximaal 17.000. Dit is een daling van 15% (doden) en 7,5% (ziekenhuisgewonden) ten opzichte van 2002. Tien jaar later, in het jaar 2020, mogen er niet meer dan 640 doden en 13.500 ziekenhuisgewonden vallen. Dit is een daling van resp. 40% en 30% ten opzichte van 2002. Na het gereedkomen van het beleidsplan vormden de gunstige cijfers in 2004 en 2005 aanleiding de doelstelling voor het aantal verkeersdoden aan te scherpen. In overleg met de decentrale overheden is de doelstelling voor 2010 vastgesteld: tot maximaal 750 verkeersdoden in 2010 en tot maximaal 580 doden en 12.250 ziekenhuisgewonden in 2020.

- *Openbaar vervoer: kracht benutten*

Het hoofdrailnet spoor zorgt voor betrouwbaar vervoer van grote aantallen reizigers. Bij regionaal vervoer zorgt het Rijk ervoor dat provincie en WGR-plusregio's maatwerk kunnen leveren in openbaar vervoer in de stedelijke netwerken en dat deze de bereikbaarheid van voorzieningen in heel het land mogelijk kunnen blijven maken

- *Kwaliteit leefomgeving verbeteren*

Alle nationale en internationale afspraken op het gebied van emissiereductie voor verkeer en vervoer worden nageleefd. Dit heeft betrekking op onder andere CO₂-emissies en geluid van wegverkeer.

Nota Ruimte (2004)

Het hoofddoel van de Nota Ruimte is ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. De nota richt zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Net als in de Nota Mobiliteit richt de Nota Ruimte zich op een gebiedsgerichte aanpak waarbij de regie ligt bij de provincies en de gemeenten.

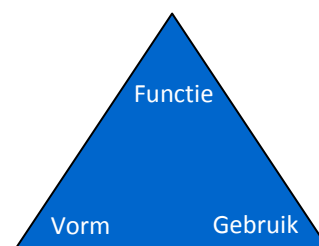
Convenant Duurzaam Veilig (1997)

In december 1997 hebben de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Unie van Waterschappen, het Interprovinciaal Overleg en het Rijk hun handtekening gezet onder het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer om verkeersveiligheid een extra impuls te geven. Binnen het nationale verkeersbeleid Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een monofunctionele indeling van het wegennetwerk met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie en het gebruik van de weg (zie figuur 2.1). Er worden drie functies onderscheiden: stromen, ontsluiten en verblijven. Hierop aansluitend zijn drie wegcategorieën gedefinieerd: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Bij Duurzaam Veilig is het belangrijk dat de functie (stromen, ontsluiten of verblijven), de vormgeving en het gebruik van de weg op elkaar afgestemd dienen te zijn. Drie belangrijke principes voor een duurzame inrichting zijn:

1. voorkom onbedoeld gebruik;
2. voorkom ontmoetingen met grote snelheidsverschillen;
3. voorkom onzeker gedrag.

Elk type weg heeft specifieke kenmerken, waaraan de weggebruiker de weg kan herkennen. Dit draagt bij aan het voorkomen van onbedoeld gebruik en het onzeker gedrag.



Figuur 2.1: Afstemming van functie, vorm en gebruik van de weg

Enkele voorbeelden van maatregelen vanuit Duurzaam Veilig zijn:

- binnen de bebouwde kom 30 km/h-gebieden;
- buiten de bebouwde kom 60 km/h-gebieden;
- voorrang op rotondes uniformeren;
- bromfiets op de rijbaan;
- voor fietsers, bromfietzers en overige 'langzame' bestuurders voorrang van rechts.

Door met Duurzaam Veilig (2005)

'Door met Duurzaam Veilig; nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005 - 2020' is het vervolg op 'Naar een duurzaam veilig wegverkeer'. Daar waar nodig zijn in dit vervolg aanpassingen aangebracht. De visie is geactualiseerd vanwege voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen. Er zijn vijf principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid (van wegomgeving en weggebruikers onderling) en statusonderkenning (het door de verkeersdeelnemer herkennen van een verminderde bekwaamheid tot deelname aan het verkeer, bijvoorbeeld door vermoeidheid of alcoholgebruik).

De drie wegcategorieën vanuit Duurzaam Veilig

Stroomwegen

De stroomwegen zijn bedoeld voor een veilige en betrouwbare afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Op stroomwegen staat de doorstroming van het verkeer centraal. Er zijn twee typen: autosnelwegen en autowegen. De maximumsnelheid is respectievelijk 120 en 100 km/u. Op de stroomwegen vindt de hoofdafwikkeling van het verkeer plaats. In de gemeente is de A1 een stroomweg.

Gebiedsontsluitende wegen

Gebiedsontsluitingswegen vormen de schakel tussen een stroomweg en een verblijfsgebied met erftoegangswegen. Ook verbinden gebiedsontsluitingswegen (grotere) kernen met elkaar. Op gebiedsontsluitingswegen worden fietsers apart van het autoverkeer afgewikkeld, bij voorkeur op vrijliggende fietspaden (buiten de bebouwde kom altijd vrijliggend). Buiten de bebouwde kom geldt op deze wegen een snelheid van 80 km/h, binnen de bebouwde kom 50 km/h.

Erftoegangswegen

Op erftoegangswegen staan de verblijfsfunctie en het toegankelijk maken van percelen centraal, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Op deze wegen geldt buiten de bebouwde kom een snelheid van 60 km/h en binnen de bebouwde kom een snelheid van 30 km/h. Fietsers worden gemengd met het autoverkeer afgewikkeld. Erftoegangswegen zijn primair voor bestemmingsverkeer bedoeld en kunnen dus worden gezien als lokale wegen met een verblijfskarakter. Deze wegen mogen volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig niet direct aansluiten op stroomwegen. Hoewel de term erftoegangsweg vooral in verband wordt gebracht met 'laagwaardigere wegen' binnen de bebouwde kom, namelijk de 30 km/h-zones, geldt ook buiten de bebouwde kom dat percelen direct zijn aangesloten op de weg.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 (2008)

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is een uitwerking van de Nota Mobiliteit. De strategie is gebaseerd op drie pijlers. De eerste pijler is samenwerking. Benadrukt wordt dat het verkeersveiligheidsbeleid niet alleen door de rijksoverheid gemaakt wordt, maar dat er veel partijen bij betrokken zijn. Andere overheden, handhavers, kennisinstituten en belangenorganisaties hebben input geleverd voor het Plan. De tweede pijler is integrale aanpak. Deze integrale aanpak wordt nagestreefd door dwarsverbanden te leggen met andere beleidsterreinen. De derde pijler is Duurzaam Veilig. De Duurzaam Veilig-visie wordt voortgezet om het risico op ongevallen verder terug te dringen.

Het Strategisch Plan continueert de generieke maatregelen van de afgelopen jaren (met name op het gebied van voertuigtechnologie, communicatie over verkeersgedrag en self explaining roads). Daarnaast worden twee specifieke doelgroepen voor nieuw beleid aangewezen. Men stelt voor de veroorzakers van onveiligheid harder aan te pakken door bestuurders verantwoordelijker te stellen voor onveilig gedrag (denk aan alcoholsloten voor "alcomobilisten" en het intrekken van het rijbewijs). Daarnaast stelt men voor kwetsbare verkeersdeelnemers beter te beschermen door middel van scholing,

technologie en belonen. Onder kwetsbare verkeersdeelnemers vallen voetgangers en fietsers, motorrijders en brommers, kinderen en ouderen.

De doelstelling van de Nota Mobiliteit van maximaal 580 doden en 12.250 ernstig gewonden in 2020 is aangescherpt tot maximaal 500 doden en 10.600 ernstig gewonden in 2020.

2.3 Provinciaal beleid

Strategisch Mobiliteitsplan provincie Utrecht (SMPU+) 2004-2020

In het SMPU+ is het beleid opgenomen van de provincie Utrecht om de bereikbaarheidsproblemen, de verkeersonveiligheid en aantasting van de leefbaarheid aan te pakken. Het SMPU+ beschrijft de rol die het provinciebestuur speelt en hoe zij haar bevoegdheden invult. Daarnaast brengt het SMPU+ verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid samen en verbindt het verkeers- en vervoersbeleid met andere beleidsterreinen zoals natuur en milieu, en ruimtelijke ordening. Het SMPU+ sluit af met een Richtprogramma. Hierin is bepaald hoeveel geld de provincie Utrecht tot 2020 inzet op bepaalde onderdelen. Op basis van het richtprogramma wordt jaarlijks een uitvoeringsprogramma vastgesteld.

Er zijn drie beleidsdoelen geformuleerd:

1. **bereikbaarheid:** het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoersysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen. Dit is een randvoorwaarde voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen;
2. **verkeersveiligheid:** het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden:
In 2020 zijn er 50% minder dodelijke verkeersslachtoffers en 40% minder ziekenhuisgewonden in de provincie Utrecht ten opzichte van 2002. De tussendoelen voor 2010 zijn 35% minder verkeersdoden en 12% minder ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002. Bij het bereiken van deze doelen is permanente verkeerseducatie van belang;
3. **leefbaarheid:** het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving:
Een vermindering tot een niveau waarbij sprake is van een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving en een vitale natuur waarbij geen vitale hulpbronnen worden uitgeput. Doelen zijn onder andere het verbeteren van de sociale leefkwaliteit (oversteekbaarheid, sociale veiligheid van fietsverbindingen en bushaltes) en een vermindering van de uitstoot van koolstofdioxide.

Nadere toelichting op het eerste beleidsdoel bereikbaarheid

Bij het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoersysteem is het van belang om verkeerskundige functies aan de wegen toe te kennen. De functie van de weg wordt uitgedrukt in de categorieën die in het kader van Duurzaam Veilig worden gehanteerd en waaraan richtlijnen zijn gekoppeld voor de inrichting van de weg⁷.



Figuur 2.2: Uitsnede kaart
Integrale netwerkvisie 2015

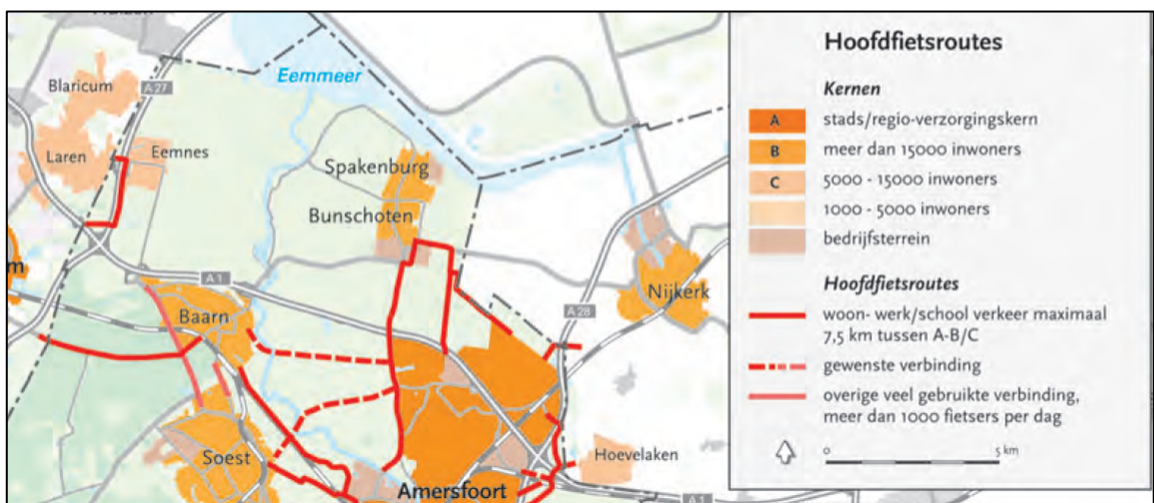
In figuur 2.2 is de wegcategory van het SMPU+ opgenomen. De A1 is gecategoriseerd als een stroomweg. De Amsterdamsestraatweg (N221), de Bisschopweg (N414) en de Hilversumsestraatweg (N415) zijn opgenomen als gebiedsontsluitingswegen. De route vanaf Soest via de N221 en vervolgens de N415 richting Hilversum is tevens aangemerkt als route met regionaal verbindend openbaar vervoer. De wegen die de N415 en de N414 met elkaar verbinden, waaronder de Lt. Gen. Van Heutszlaan, de Stationsweg en de Eemweg, zijn door de provincie gecategoriseerd als erftoegangswegen (geel in de figuur). Wat tevens in de figuur is opgenomen, is de spoorverbinding. De verbinding richting Soest heeft vooral een regionale functie en het station in Baarn betreft een regionaal treinstation.

⁷ Voor meer informatie: zie hoofdstuk 4 over stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

In het SMPU+ is opgenomen dat het openbaar vervoer haar marktaandeel behoudt: bij stijgende automobiliteit stijgt ook het aantal reizigers dat met het openbaar vervoer reist. Tevens wordt als doel gesteld om de sociale functie van het openbaar vervoer te waarborgen en de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren.

Ook het stimuleren van het gebruik van de fiets is opgenomen in het SMPU+. Deze strategie berust op vier pijlers:

- een samenhangend netwerk van fietsverbindingen;
- het verbeteren van de kwaliteit van fietsverbindingen;
- het verbeteren van overstap- en stallingvoorzieningen;
- marketing en promotie.



Figuur 2.3: Uitsnede kaart Hoofd fietsroutes (bron: SMPU+)

In het SMPU+ is tevens een kaart opgenomen met hoofd fietsroutes in de provincie. Hierop valt te zien dat in de gemeente Baarn hoofd fietsroutes zijn gelegen. Deze zijn opgenomen in figuur 2.3. Het betreft:

- de route via de Hilversumsestraatweg (N415) tot aan de spoorwegovergang Lt. Gen. Van Heutszlaan betreft een hoofd fietsroute;
- de route via de zuidzijde van Baarn via het Bremeentje aan de oostzijde van het spoor richting Amersfoort;
- de route via de Amsterdamsestraatweg (N221) tussen de Drakenburgerweg en de Biltseweg (N234) in Soest betreft een overige veelgebruikte verbinding;
- de route via de Torenlaan tussen Baarn en Soest betreft een overige veelgebruikte verbinding;
- een gewenste, nog niet gerealiseerde hoofd fietsroute Baarn - Amersfoort Noord: vanaf de oostzijde van Baarn door het buitengebied richting Amersfoort Noord, aansluitend op de Bunschoterstraat in Amersfoort (N199). Hiervoor is de aanleg van de fietsbrug over de Eem van belang. Dit is benoemd als project in het samenwerkingsprogramma VERDER, zie het gelijknamige kopje in deze paragraaf⁸.

Samenwerkingsprogramma VERDER (in 2006 gestart, projectboek is van 2010)

Het rijk en de regio tekenden in 2006 een bestuursakkoord, met als doel de bereikbaarheid in de regio te verbeteren. In het samenwerkingsprogramma werken gemeenten, regio, provincie en het rijk aan oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek in Midden-Nederland. Waaronder maatregelen voor fiets, OV en auto, verkeers- en mobiliteitsmanagement worden tegelijkertijd en integraal bestudeerd (planstudies) en uitgevoerd. De partners voeren dat pakket tussen nu en 2020 uit.

Eén van de maatregelen om het verkeer beter te laten doorstromen is het verminderen van het aantal auto's op de weg. Dat doet VERDER door het aantrekkelijker maken van alternatieve vervoersmiddelen.

⁸ Op de figuur is de route van Soest naar Amersfoort aangegeven als een gewenste verbinding. Inmiddels is deze verbinding gerealiseerd.

Voorbeelden zijn goede fietsverbindingen met fietstunnels om stoppen bij verkeerslichten te voorkomen en het aanbieden van goede parkeergelegenheden bij stations om overstappen op openbaar vervoer te vergemakkelijken.

Eén van de projecten die is opgenomen in het maatregelenpakket is het verbeteren van de fietsvoorzieningen tussen Baarn en Amersfoort Noord (zie tevens SMPU+). Ook wordt ten oosten van Baarn een fietsbrug aangelegd over de Eem, net ten zuiden van de A1.

Op het gebied van Regionaal Verkeersmanagement (RVM) zijn ook afspraken gemaakt over de regionale sturing van verkeer in en om Baarn. Hierin zit ook een sterke relatie met het VERDER pakket. De gemeente Baarn sluit zich aan bij de hierbij geldende DVM sturingsvisie, waarin uitgangspunten over de afwikkeling van het verkeer in de regio zijn opgenomen.

Convenant Utrecht verkeersveiliger (2011)

Gemeente Baarn heeft een convenant Verkeersveiligheid ondertekend, dat als doel heeft het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Het convenant is door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid van de provincie Utrecht opgesteld en sluit aan op het provinciale doel vanuit het SMPU+ om de verkeersveiligheid te verbeteren. Naast de provincie Utrecht zijn zeventien gemeenten (waaronder Baarn), Rijkswaterstaat, Openbaar Ministerie arrondissement Utrecht en de politie Utrecht partij. In het convenant staan heldere afspraken over verkeerseducatie, infrastructuur en handhaving.

2.4 Gemeentelijk beleid

Uitwerking Model III uit de Nota Hoofdpijnen Ruimtelijk Beleid (1991)

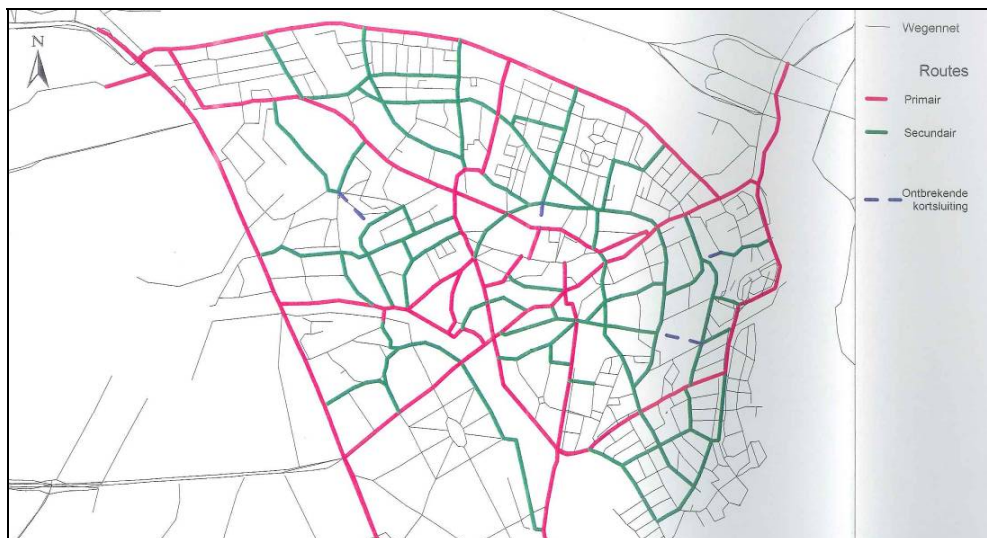
Deze nota richt zich sterk op de bereikbaarheid en de verblijfskwaliteit van het centrumgebied. Het beleid is gericht op het bereiken van het optimale evenwicht tussen een goede bereikbaarheid van het centrum en een goede verblijfskwaliteit voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Om zo veel mogelijk te voorkomen dat verkeer dat geen bestemming heeft in het centrum door het centrum rijdt, is het belangrijk dat er hoofdonthoudingswegen zijn waarover dit verkeer kan worden afgewikkeld. In het plan is een aantal maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen zijn uitgevoerd.

Verkeersveiligheidsplan (VVP), november 1995

De gemeente Baarn streeft naar een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. De verkeersveiligheid wordt beïnvloed door het gedrag van verkeersdeelnemers. Het verkrijgen van het gewenste gedrag vraagt om handhaving, educatie en voorlichting. De gemeente kan hierin een initiërende rol vervullen. Daarnaast ligt er een taak voor de gemeente in haar beleidsvoering: het bevorderen van het fietsen en het tegengaan van de niet noodzakelijke automobiliteit. Het concept Duurzaam Veilig wordt onderdeel van het beleid. Daarnaast wordt in elk plan op het vlak van ruimtelijke ordening aandacht geschonken aan het terugdringen van het autogebruik en aan de locatie van nieuwe voorzieningen. In het kader van Duurzaam Veilig is een wegcategory opgesteld. In het Verkeersveiligheidsplan is tot slot een actieplan opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de korte (het jaar 2000) en middellange termijn (2005).

Fiets- en Voetgangersplan (FVP), november 1996

Doel van het fiets- en voetgangersplan is de verkeersveiligheid van deze verkeersdeelnemers te vergroten en het bevorderen van lopen en fietsen door middel van aantrekkelijke en directe verbindingen. Het fiets- en voetgangersplan is gebaseerd op het VVP. In het plan zijn kwaliteitseisen geformuleerd waar een netwerk aan moeten voldoen. Er is een kaart met het fietsrouten netwerk opgenomen, met daar in een onderscheid naar primaire en secundaire routes. Zie figuur 2.4. Knelpunten in netwerken zijn geïnventariseerd, waaronder knelpunten in schoolomgevingen. Daarna zijn de knelpunten geanalyseerd en maatregelen zijn voorgesteld.



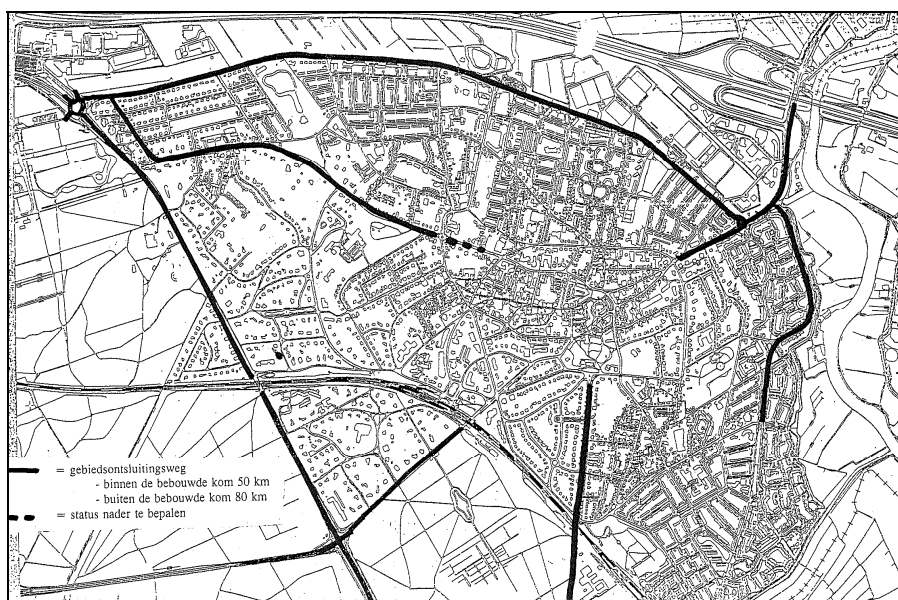
Figuur 2.4: Fietsrouten netwerk, met onderscheid naar primaire en secundaire routes, 1996 (bron: Fiets- en voetgangersplan, november 1996)

Uitvoeringsnota Fiets- en Voetgangersplan (2006)

Een gedeelte van de maatregelen zoals opgenomen in het Fiets- en Voetgangersplan uit 1996 was in 2006 nog niet uitgevoerd. De uitvoeringsnota van het FVP hangt onder het VVP en FVP. Om de doelen van het Fiets- en Voetgangersplan te kunnen bereiken, was uitvoering van de maatregelen benodigd. In de uitvoeringsnota zijn de nog uit te voeren maatregelen benoemd, inclusief probleembeschrijving, oplossing en geraamde kosten.

Wegcategorisering en prioritering (raadsvoorstel 23 van 1999)

De weg categorisering als opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan van 1995 is in een raadsvoorstel in 1999 aangepast. In figuur 2.5 is de weg categorisering opgenomen.



Figuur 2.5: Wegcategorisering zoals vastgesteld in 1999 (bron: Raadsvoorstel 23 van 1999, 31 maart 1999)

Parkeerbeleidsnota centrum Baarn (2005)

Naar aanleiding van de parkeerproblematiek in het centrum van Baarn is in dit kader een parkeerbeleidsnota opgesteld. In de nota zijn concrete, meetbare doelen opgenomen. De doelen betreffen de maximale bezettingsgraad op verschillende locaties en momenten in de week, het vinden

van een parkeerplaats door bewoners van het centrum binnen 400 m en tot slot dat de handhaving van de balans tussen kort- en langparkeren. In de beleidsnota zijn maatregelen opgenomen om de gestelde doelen te bereiken, waaronder het uitbreiden van de blauwe zone en het instellen van een bewegwijzerde parkeerroute.

Overig

Verder zijn er twee notities over enerzijds objectieve en subjectieve verkeersveiligheid en anderzijds de evaluatie van de inrichting van het 30 km/h-gebied. Voor Lage Vuursche is er een Inrichtingsplan dat betrekking heeft op de verkeers- en parkeerproblematiek. Tevens speelt het economisch beleidsplan 2012-2015 dat invulling geeft aan de in het collegeprogramma genoemde doelstellingen op het gebied van lokaal economisch beleid. Het economisch beleidsplan vormt het kader voor de uitvoering en het maakt aan externe partijen duidelijk wat zij van de gemeente Baarn kan verwachten op economisch gebied.

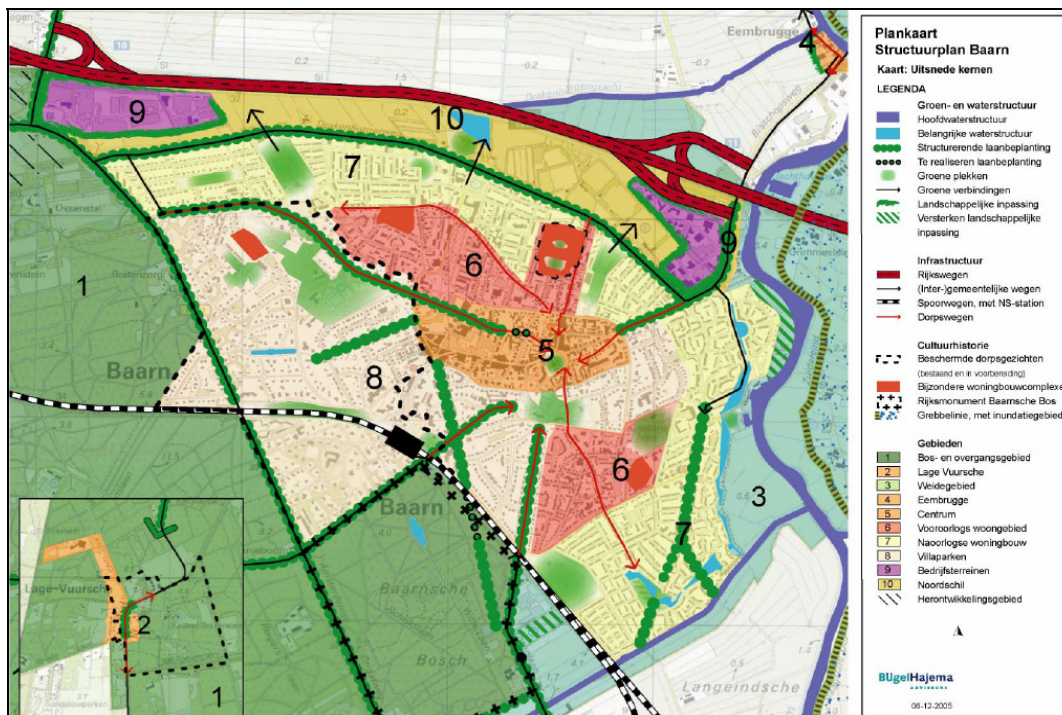
2.5 Andere vertrekpunten

Panorama 2015 Baarn, programma 2001-2005, inclusief ISV-programma

In het beleidsdocument is een integrale visie opgenomen van de gewenste situatie in Baarn van 2015. Panorama 2015 betreft met name ruimtelijke onderwerpen als woningvoorraad en bedrijfsfuncties, maar gaat ook in op de component 'openbare ruimte'. Binnen deze component behoren onderwerpen als wegen en parkeren. In de Panorama 2015 is opgenomen dat de bereikbaarheid per auto behouden moet blijven, en waar mogelijk verbetering van het openbaar vervoer en aanvullend vervoer wordt bereikt. Daarnaast zijn enkele concrete maatregelen benoemd, zoals het terugdringen van automobiliteit door het stimuleren van carpoolen en door vervoermanagement per bedrijventerrein, een onderzoek naar en het terugdringen van sluipverkeer en het verbeteren van de inrichting van 30 km/h-zones, ter verbetering van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.

Ruimtelijk structuurplan, december 2005 (vastgesteld februari 2006)

Panorama 2015 vormt een beleidsmatige fundering; het ruimtelijk structuurplan vormt de ruimtelijke component. In het ruimtelijk structuurplan is onder andere opgenomen: een consequente inrichting van wegen, het veiligstellen van een goede oversteekbaarheid van de spoorlijn en het inrichten van dorpswegen met natuurlijke materialen, zoals gebakken klinkers. De dorpswegen vormen een herkenbare lijn waaraan het dorp is ontstaan. De dorpswegen liggen in de kern Baarn en in de kern Lage Vuursche. De dorpswegen zijn weergegeven op figuur 2.6. Het betreft de wegen met de rode pijlen, namelijk in de kern Baarn de Van Heemstralaan-Eemnesserweg-Brink, Zandvoortweg, Weteringstraat, Brinkstraat, Eemweg-Eemstraat, Bosstraat, Oosterstraat, Torenlaan, de route L.T. Gen. Van Heutzlaan-Stationsweg, de Eemweg in Eembrugge en in Lage Vuursche de Dorpsstraat.



Figuur 2.6: Plankaart Structuurplan Baarn, uitsnede kernen (bron: Ruimtelijk structuurplan)

Collegeprogramma 2010-2014

Het collegeprogramma 2010-2014 vormt een uitwerking van het coalitieakkoord 2010-2014. Het collegeprogramma geeft duidelijkheid over de realisatie van de ambities zoals verwoord in het coalitieakkoord. Het helpt om de samenhang tussen doelen, acties en planning binnen de verschillende beleidsterreinen inzichtelijk te maken, zodat het voor de gemeenteraad eenvoudiger is om (bij) te sturen op de hoofdlijnen van het beleid. Relevante hoofddoelstellingen zijn: inwoners participeren in de ontwikkeling van gemeentelijk beleid, het centrum van Baarn is levendig, de werkgelegenheid trekt aan, de groenvoorziening is op orde en het wegennet veilig is voor alle verkeersdeelnemers. Over het veilig verkeer is opgenomen: "We werken aan een integraal verkeersbeleidsplan in Baarn. Wegen, paden en trottoirs worden goed onderhouden en passend ingericht voor weggebruikers. Bij planontwikkeling komt de parkeernorm tijdig in beeld en in nieuwe verkeerplannen wordt fietsgebruik bevorderd."

Toekomstvisie Baarn 2030 (in ontwikkeling)

Vanwege betrokkenheid in projectgroep is de afstemming van het GVVP met de Toekomstvisie Baarn 2030 gewaarborgd.

Milieubeleidsplan 2012-2015, Duurzaam Durven Doen! (in ontwikkeling)

Het milieubeleidsplan vormt het kader voor de uitvoering van de gemeentelijke milieutaken voor de periode 2012-2015. Tevens geeft het plan richting aan, en een overzicht van, alle uit te voeren gemeentelijke milieutaken in de planperiode. In het collegeprogramma 2010-2014 staat dat er in Baarn wordt gewerkt aan een duurzame gemeente en leefomgeving op basis van een nieuw op te stellen milieubeleidsplan. Kernwaarden zijn duurzaamheid en leefbaarheid.

2.6 Samenvatting

Wat betekent het landelijke, provinciale en regionale beleid samengevat voor de gemeente Baarn?

- Afstemming tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling;
- Nastreven van een meetbare doelstelling voor het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Verder met Duurzaam Veilig;
- Een actuele wegategorisering waarbij functie, gebruik en vorm van de weg met elkaar in overeenstemming zijn;
- Inzet op permanente verkeerseducatie;
- Een samenhangend netwerk van fietsverbindingen;
- Het verminderen van negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving;
- Het behouden van het marktaandeel van het openbaar vervoer, waarbij de sociale functie van het openbaar vervoer wordt gewaarborgd en de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt verbeterd;
- Een samenhangend netwerk van fietsverbindingen, waarbij de kwaliteit en de overstap- en stallingvoorzieningen worden verbeterd;
- Een gewenste, nog niet gerealiseerde hoofdfietsroute Baarn - Amersfoort Noord;
- Het inzetten op ketenmobiliteit;
- Aansluiting bij de afspraken als gemaakt in het convenant Utrecht verkeersveiliger.

Hoe luiden de (aanvullende) vigerende gemeentelijke beleidsuitgangspunten in de gemeente Baarn op het gebied van of met een relatie met verkeer en vervoer?

- Het bereiken van een optimaal evenwicht tussen een goede bereikbaarheid van het centrum en een goede verblijfskwaliteit voor bewoners, bezoekers en ondernemers;
- Het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers;
- Duurzaam Veilig is onderdeel van de beleidsvoering;
- Fietsnetwerk met directe en aantrekkelijke verbindingen;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid wordt, naast infrastructurele maatregelen, bereikt door niet-infrastructurele maatregelen te weten, educatie/voorlichting en handhaving;
- Inwoners participeren bij het ontwikkelen van gemeentelijk beleid;
- Wegen, paden en trottoirs worden goed onderhouden en passend ingericht;
- Het tijdig in beeld hebben van parkeernormen;
- Het fietsgebruik wordt bevorderd;
- Terugdringen van sluijverkeer;
- De verbetering van de inrichting van 30 km/h-zones;
- Oog voor het ontstaan van Baarn en de ruimtelijke structuur, dorpswegen;
- Aansluiten op de Toekomstvisie Baarn 2030;
- Een duurzame, leefbare gemeente, aansluitend bij hetgeen opgenomen in Milieubeleidsplan 2012-2015.

3 Beleidsvisie 2012 - 2016

3.1 Inleiding

Vanuit de huidige beleidskaders die in hoofdstuk 2 beschreven zijn, zijn voor de bepaling van de beleidsvisie GVVP drie thema's onderscheiden: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. In het proces van de bepaling van de beleidsvisie zijn de belangrijkste aspecten voor deze thema's in beeld gebracht. In 3.2 is de beleidsvisie voor het aspect bereikbaarheid beschreven, in 3.3 voor verkeersveiligheid en in 3.4 voor leefbaarheid.

De beleidsvisie is de invulling van het beleid dat de gemeente nastreeft op het gebied van verkeer en vervoer. Vanuit het vigerende beleid, reacties van de bevolking, de visie van de project- en klankbordgroep en de gemeenteraad zijn beleidsambities verwoord. Dit zijn de ambities die de gemeente wil waarmaken om tot een beter bereikbaar, leefbaar en verkeersveiliger Baarn te komen. Binnen de beleidsambities zijn beleidsaccenten benoemd die daarbij een hogere prioriteit hebben.

De beleidsvisie is op basis van huidige inzichten opgesteld. Toekomstige ontwikkelingen kunnen leiden tot wijzigingen in deze beleidsvisie en tot de wens om de prioriteiten in de uitvoering tussentijds bij te stellen.

In dit hoofdstuk is de beleidsvisie weergegeven aan de hand van drie paragrafen. Elk thema heeft een eigen paragraaf. De thema's zijn kapstukken voor de onderwerpen en verschillende onderwerpen kunnen onder meerdere thema's worden geplaatst.

Totstandkoming

De beleidsvisie is een richtinggevende samenvatting gebaseerd op verschillende vormen van input:

1. Vigerend landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid (hoofdstuk 2), de Startnotitie GVVP zoals vastgesteld op 27 april 2011 en het Collegeprogramma 2010-2014;
2. Resultaten van een internetpoll via de gemeentelijke website en gepubliceerd in de lokale krant en via e-mail als oproep verspreid naar stakeholders (zie bijlage 1);
3. Projectgroep: bestaande uit ambtenaren van de gemeente Baarn en een vertegenwoordiging vanuit de politie (zie hoofdstuk 1);
4. Klankbordgroep: bestaande uit de leden van de Verkeersadviescommissie, met uitzondering van de wethouder en de politie die via de projectgroep was vertegenwoordigd (zie hoofdstuk 1);
5. Input vanuit de gemeenteraad.

Op basis van de eerste twee punten zijn ambities voorgelegd aan de projectgroep, klankbordgroep en de gemeenteraad. Tijdens bijeenkomsten met de respectievelijke groepen is gevraagd om reacties op de onderscheiden ambities. De deelnemers aan de onderscheiden bijeenkomsten hebben de ambities vanuit de startnotitie/collegeprogramma en de internetpoll verfijnd of aangevuld. Ook zijn er ambities toegevoegd. Er zijn geen ambities verwijderd.

Tijdens de bijeenkomsten zijn binnen de beleidsambities prioriteiten gekozen: de beleidsaccenten. De projectgroep- en klankbordgroepleden hebben dit plenair gedaan. De gemeenteraadsleden zijn tijdens een informatiebijeenkomst in de gelegenheid gesteld om met behulp van groene en rode stickers aan te geven welke beleidsambities extra of minder aandacht moeten krijgen. Op basis hiervan is een positieve of negatieve toekenning aan de beleidsambities gegeven. Indien een ambitie door de raad als minder belangrijk werd beoordeeld, werd voor het bepalen van de accentlegging een waarde van -1 toegekend. Ambities die vanuit drie of meer bronnen een accent kregen (de bovenstaande vijf punten: startnotitie, internetpoll, projectgroep, klankbordgroep en gemeenteraad waarbij de gemeenteraad zowel een positief als een negatief accent kon geven), staan in de kaders 'beleidsaccenten' in dit hoofdstuk.

Opbouw

De paragrafen van de drie thema's hebben dezelfde opbouw. Eerst zijn de verschillende ambities binnen het thema weergegeven. Daarna zijn in een kader de beleidsaccenten opgenomen, die de geprioriteerde ambities weergegeven.

3.2 Visie bereikbaarheid

Vorm, functie en gebruik van wegen

Alle wegen in en om de gemeente dragen bij aan de bereikbaarheid in en van de gemeente. De wegen vervullen, verkeerskundig gezien, verschillende functies en verschillen wat betreft vormgeving en capaciteit. Het toekennen van verkeerskundige functies aan wegen is nodig om het netwerk van autowegen zo doelmatig mogelijk te maken. De functies bepalen het gebruik (vice versa) en de inrichting van de wegen. Ook voor verkeersveiligheid is het van groot belang dat de functie, vorm en het gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd.

In figuur 3.1 is de wegategorisering van de gemeente opgenomen. Op een aantal punten verschilt deze kaart van de categoriseringskaart uit 1999 of de huidige bestaande situatie. De volgende wegvakken vragen om een korte toelichting:

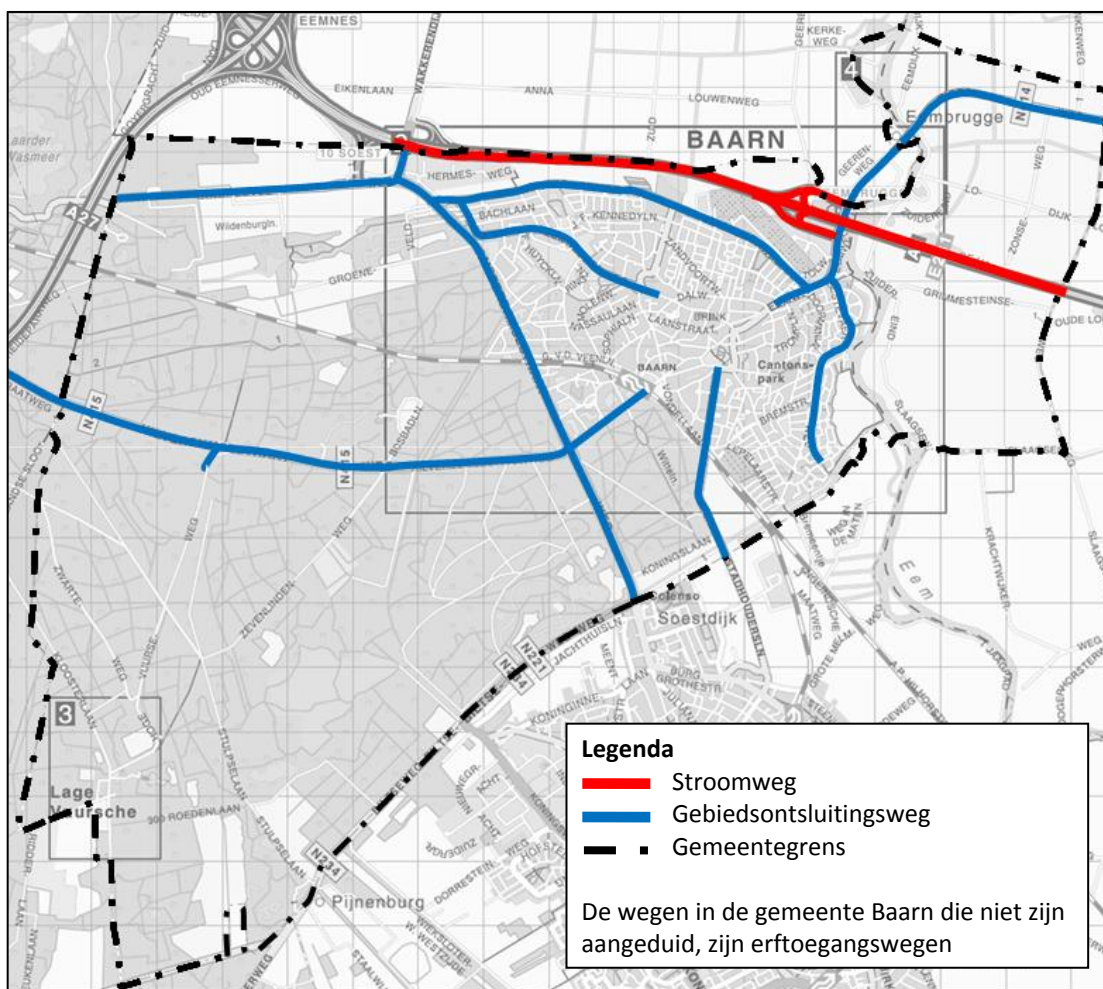
- De focus ligt niet alleen op de kern van Baarn, de gehele gemeente is erin opgenomen. Het betreft alle wegen binnen de gemeentegrenzen, dus ook de wegen in het buitengebied;
- In de wegategorisering uit 1999 ligt de overgang van 50 km/h naar 30 km/h op de Eemnesserweg tussen de Plataanlaan en het kruispunt met de Nieuwstraat-Dalweg. In de kaart uit 1999 is dit wegvak van de Eemnesserweg gestippeld aangegeven, aangezien de exacte locatie op dat moment nog niet bekend was. In 2008 is de weg gereconstrueerd. In de huidige situatie ligt deze overgang net ten westen van het kruispunt met het kruispunt met de Nieuwstraat/Dalweg, ter hoogte van de Albert Heijn. Deze situatie is in figuur 3.1 opgenomen. De verkeersintensiteit (het gebruik van de weg) op het gedeelte van de Eemnesserweg schommelt rond van 6.000 mvt/etmaal⁹. Daarmee wordt de maximaal gewenste intensiteit voor een erftoegangsweg bereikt. Het categoriseren van dit gedeelte van de Eemnesserweg als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) is niet raadzaam, onder andere omdat er onvoldoende ruimte beschikbaar is om de bijbehorende fietsvoorzieningen aan te brengen. Dit gedeelte van de Eemnesserweg blijft dan ook gecategoriseerd als erftoegangsweg;
- In de wegategorisering uit 1999 ligt de overgang van 50 km/h naar 30 km/h op de Eemstraat-Eemweg op het kruispunt met de Faas Eliaslaan/Kerkstraat. In de huidige situatie op straat ligt deze overgang ten zuiden van het kruispunt;
- De Plataanlaan en Goeman Borgesiuslaan zijn in de wegategorisering uit 1999 opgenomen als erftoegangsweg, maar in de huidige situatie zijn dit gebiedsontsluitingswegen. In de actuele wegategorisering is aan deze wegen de categorie erftoegangsweg toegekend. Op moment van schrijven is de nieuwe publicatie van het CROW nog niet verschenen, maar naar verwachting luidt het advies dat de situatie in de Plataanlaan en Goeman Borgesiuslaan beter past in de categorie erftoegangsweg dan in de categorie gebiedsontsluitingsweg. De verkeersintensiteit ligt momenteel op circa 3.800-5.000 mvt/etmaal met een verwachte groei richting 4.800-6.100 mvt/etmaal¹⁰ in 2020. Met het oog op deze verkeersintensiteit en de beperkte ruimte voor goede fietsvoorzieningen, verdient het de aanbeveling om deze wegen te categoriseren als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h. Dit is als zodanig opgenomen in figuur 3.1;
- Zoals hierboven beschreven: de verkeersintensiteit op het gedeelte van de Eemnesserweg dat een erftoegangsweg betreft, schommelt rond de maximaal gewenste intensiteit op een dergelijke weg. Dit geldt voor meer wegen. Bijvoorbeeld de Brink, Eemstraat, Bosstraat en de Prins Hendriklaan. Naar verwachting neemt de verkeersintensiteit in de toekomst verder toe, waardoor de vuistregel verder worden overschreden. In de Bosstraat ligt de verkeersintensiteit nu al op circa 8.500

⁹ mvt/etmaal staat voor aantal motorvoertuigen per etmaal.

¹⁰ Op basis van het verkeersmodel met basisjaar 2011 en prognosejaar 2020. De verkeersintensiteit is afhankelijk van het precieze wegvak. Voor beide cijfers is het laagst voorkomende en hoogst voorkomende cijfer opgenomen.

mvt/etmaal. Dit heeft tevens te maken met het hoge aandeel doorgaand verkeer. Dit wordt meegenomen in de knelpuntenanalyse en uitvoeringsprogramma zoals opgenomen in hoofdstuk 4.

- Nog niet alle wegen zijn conform de categorisering ingericht. Dit betreft met name 30 km/h-gebieden.



Figuur 3.1: Wegcategorisering

Verkeerscirculatie

Het streven naar een goede verkeerscirculatie in de gemeente. Dit draagt bij aan een goede verkeerscirculatie. Vanwege de ruimtelijke structuur is de beschikbare ruimte in de kern beperkt. De ambitie van een goede verkeerscirculatie hangt nauw samen met overeenstemming tussen vorm, functie en gebruik en sluipverkeer in de kern.

Belang van bereikbaarheid per langzaam verkeer en openbaar vervoer (OV)

De gemeente Baarn streeft naar een goed fiets- en OV-netwerk. Ook de bereikbaarheid als voetganger (de aanwezigheid van voetpaden) dient te worden gewaarborgd en waar mogelijk verbeterd. Door zorg te dragen voor een kwalitatief goed fietsnetwerk en goede voorzieningen voor het openbaar vervoer wordt gestreefd naar een stimulans van deze modaliteiten. Hierbij is het van belang dat functie, vorm en gebruik van de weg met elkaar in overeenstemming zijn (zie hiervoor onder het kopje vorm, functie en gebruik van wegen). Deze ambitie sluit nauw aan bij de beleidsambitie tot het stimuleren van andere modaliteiten, zoals opgenomen in paragraaf 3.4.

Bereikbaarheid van bedrijventerreinen, sport- en recreatieve voorzieningen

Voor economisch goed functionerende bedrijventerreinen is de bereikbaarheid essentieel.

Bereikbaarheid is ook één van de pijlers van de Toekomstvisie. Ook in het economisch beleidsplan komt

dit terug. In de Toekomstvisie neemt ook recreatie en toerisme en sociale samenhang een belangrijke plaats in. De gemeente streeft daarom naar een goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Ook sport- en recreatieve voorzieningen dienen goed bereikbaar te zijn, ook voor minder mobiele groepen. Bij deze voorzieningen ligt de nadruk op de bereikbaarheid per langzaam verkeer. Onderdeel hiervan is het faciliteren van bewegwijzering van recreatieve activiteiten. Het mobiliteitsonderzoek voor het gebied De Vuursche biedt een kader voor parkeervoorzieningen en verkeersmaatregelen in het gebied rondom Lage Vuursche. Naar aanleiding van dit onderzoek hebben gesprekken plaatsgevonden met de belangrijkste stakeholders, onder andere de Contactcommissie Lage Vuursche, Staatsbosbeheer en de Provincie Utrecht. Met de Provincie Utrecht zijn afspraken gemaakt over het reserveren van financiële middelen om parkeervoorzieningen en de bijbehorende voorzieningen in en rondom Lage Vuursche te realiseren. Zodoende is er vanaf 2013 ruimte om hierin te investeren.

Hulpdiensten

Vanwege de noodzaak van goede bereikbaarheid van hulpdiensten is het van belang om bij herinrichting van wegen en bij het treffen van verkeersmaatregelen te overleggen met de hulpdiensten indien het uitrukroutes betreft. Knelpunten in de uitrukroutes dienen te worden opgelost. De gemeente faciliteert waar mogelijk de uitrukroutes van de hulpdiensten. De uitrukroutes worden vastgelegd op kaart.

Bereikbaarheid bij nieuwbouw en/of functiewijziging

Bij nieuwbouwplannen dient de bereikbaarheid van de locatie en verkeersafwikkeling op ontsluitende wegen bij start van het planproces in beeld te worden gebracht. Dit geldt ook bij functiewijziging van locaties en/of gebouwen. Bij de inrichting van infrastructuur bij bouwplannen gaat speciale aandacht uit naar de bereikbaarheid van de locatie per langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Parkeren en laden/lossen

De parkeervraag per type functie wordt onderzocht. Dit resulteert in parkeernormen die worden vastgelegd in een parkeernormennota. Deze nota bevat per type functie de parkeernorm die voor nieuwe functies gaat gelden. Dit betreft zowel nieuwbouwlocaties als bij functiewijziging. Op deze manier zijn de geldende parkeernormen in een vroeg stadium van planvorming bekend. Bij locatieontwikkeling dient te worden voldaan aan de vastgestelde normen.

De gemeente wil voldoende parkeervoorzieningen in relatie tot de omgeving aanbieden. In het centrum betekent dit dat er voldoende parkeervoorzieningen beschikbaar dienen te zijn voor zowel centrumbezoekers als -bewoners, om de ambitie van een levendig centrum te kunnen bereiken (zie ook Toekomstvisie Baarn 2030 en het economisch beleidsplan). In Lage Vuursche dient rekening te worden gehouden met het kleinschalige karakter. De parkeervoorzieningen in woonomgevingen moeten worden verbeterd. Het beleid omtrent het faciliteren van persoonlijke gehandicaptenparkeerplaatsen bij zorgcomplexen dient te worden herzien. De overlast door laden en lossen dient te worden beperkt.

Bij parkeren ligt ook een relatie met het gedrag van de automobilist. Handhaving en voorlichting zijn daarom belangrijk, bijvoorbeeld in het centrum in de blauwe zone en vanwege de bereikbaarheid van hulpdiensten in smalle straten met geparkeerde auto's.

Beleidsaccenten bereikbaarheid:

- Een passende weginrichting voor auto, fiets en voetgangers, waarbij vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming zijn;
- een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten;
- het bij start van het planproces in beeld brengen van de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling bij nieuwbouw en/of functiewijziging. Dit geldt ook voor verkeersveiligheid;
- Het opstellen en vaststellen van een parkeernormennota;
- Goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer (een kwalitatief goed fiets- en voetgangersnetwerk).

3.3 Visie verkeersveiligheid

De drie E's

Gemeente Baarn streeft naar een bereikbaar en veilig wegennet. Bij de (passende) inrichting van wegen en parkeerterreinen ten behoeve van de bereikbaarheid moet tegelijk de verkeersveiligheid worden gewaarborgd dan wel worden verbeterd. Hierbij worden de principes van Duurzaam Veilig gehanteerd, waarbij wordt uitgegaan van de 3E's: Engineering (inrichting), Education (onderwijs, voorlichting en communicatie) en Enforcement (handhaving):

- *Engineering: kans op ongevallen beperken*

Het is van belang dat de verkeersinfrastructuur zodanig wordt ingericht en functioneert dat de kans op een ongeval zoveel mogelijk wordt beperkt. De gemeente voert een preventief beleid dat gericht is op:

1. Locatiegerichte aanpak van knelpunten gericht op het in beeld brengen van onveilige locaties (wegvakken, kruispunten en gebieden);
2. (her)inrichting van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig.

- *Education: voorlichting, educatie en communicatie*

Met alleen infrastructurele maatregelen en/of handhaving worden de verkeersveiligheidsdoelstellingen niet gehaald. De tweede pijler van het verkeersveiligheidsbeleid is dan ook educatie en voorlichting. Infrastructurele maatregelen bereiken niet het gewenste effect als verkeersdeelnemers de weginrichting niet begrijpen of accepteren. Ook de wijze van communicatie is belangrijk.

- *Enforcement: handhaving*

De handhaving is de derde pijler van het verkeersveiligheidsbeleid. Een gedeelte van handhaving van verkeersregels ligt bij de politie, maar ook de gemeente kan hieraan bijdragen door de inzet van een buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA). BOA's hebben de bevoegdheid om alle typen verkeersovertredingen te beboeten, met uitzondering van snelheidsovertredingen en roodlichtnegatie. Deze bevoegdheid ligt bij de politie. De inzet van een BOA draagt bij aan een verkeersveiliger Baarn.

Om maatregelen te bepalen voor de 3 E's wordt aangesloten op de werkwijze die in de Provinciale Aanpak Utrechtse Knelpunten (PAUK) is vastgelegd, passend binnen het convenant dat de gemeente is aangegaan.

Duurzaam Veilig

De inrichting van het wegennet gebeurt conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Dit betekent dat functie, vormgeving en gebruik van de weg op elkaar moeten worden afgestemd (zie ook paragraaf 3.2, bereikbaarheid). Bij het treffen van maatregelen moet rekening worden gehouden met bijzondere (ruimtelijke) situaties en uitrukroutes van hulpdiensten, waardoor afwijking van de richtlijnen mogelijk wenselijk is. Vanwege het belang van aansluiting van gemeente Baarn bij andere gemeenten, dient de afweging om af te wijken van de richtlijnen zorgvuldig te worden onderzocht en gemotiveerd.

Het samenspel infrastructuur, voorlichting en handhaving

Duurzaam Veilig zet in op het samenspel tussen infrastructuur, voorlichting en handhaving. Zonder educatie geen kennisvergroting en daarmee geen gedragsverandering. De ambitie is om in te zetten op verkeerseducatie. De educatie richt zich met name op scholen, ouderen en minder validen.

Verkeersveiligheid van de fietser en voetganger

Gemeente Baarn zet in op de verkeersveiligheid van de fietser en voetganger. De subjectieve en objectieve verkeersveiligheid van de fietser en voetganger moet worden vergroot. Hiertoe worden knelpunten geïnventariseerd en onderzocht. Daarnaast wordt een hoge kwaliteit van fiets- en voetgangersvoorzieningen nagestreefd voor zover de maatvoering van de infrastructuur van Baarn dit toelaat. Bovendien wordt hierdoor het gebruik van langzaam verkeer gestimuleerd, wat ten goede komt aan de leefbaarheid (zie verder paragraaf 3.4).

Verkeersveilige schoolomgevingen en school-thuisroutes

De verkeersveiligheid in de schoolomgeving blijft in de gemeente Baarn een belangrijk speerpunt. Activiteiten rondom het Utrechts Verkeersveiligheidslabel (UVL) worden gestimuleerd en de mogelijkheden op het vlak van handhaving in de schoolomgeving worden onderzocht.

Het UVL is inmiddels een begrip. Het vormt de kapstok voor integrale en structurele aandacht voor verkeersveiligheid op lagere scholen. Zeven van de acht basisscholen in Baarn beschikken over het UVL. Het stimuleren van activiteiten rondom verkeersveiligheid blijft een punt van constante aandacht.

Verkeersveiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwbouw en /of functiewijziging wordt vanaf het begin af aan in het planproces rekening gehouden met het thema verkeersveiligheid. Dit geldt voor zowel de waarborging van verkeersveiligheid in de eindfase van het plan als de verkeersveiligheid in de tijdelijke situatie vanwege bouwverkeer of werkzaamheden. Dit hangt samen met de ambitie om bereikbaarheid op tijd in het planproces te betrekken, zie paragraaf 3.2.

Openbare ruimte: goed zicht

Voor de verkeersveiligheid is het van belang dat verkeersdeelnemers goed zicht hebben op wegen en paden. Ook zijwegen en verkeersvoorzieningen zoals plateaus en oversteekplaatsen dienen goed zichtbaar te zijn. Een goed beheer en onderhoud van straatverlichting is dan ook benodigd, net zoals het voorkomen van belemmering van het zicht door groen (overhangend groen, maar ook heggen en struiken).

Routes naar sport- en recreatieve voorzieningen

Aansluitend op de ambities omtrent sport- en recreatieve voorzieningen onder het thema bereikbaarheid, is het van belang om deze routes verkeersveilig te maken. Dit geldt zowel voor de objectieve als subjectieve verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid bij nieuwbouw en/of functiewijziging

Het bij start van het planproces in beeld brengen van de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling bij nieuwbouw en/of functiewijziging vormt een beleidsaccent binnen het thema bereikbaarheid. Het vroegtijdig rekening houden met verkeersveiligheid in het planproces is op zichzelf geen beleidsaccent, maar vanwege de nauwe samenhang en het belang van verkeersveiligheid in zijn algemeen worden beide zaken als één geheel beschouwd. Dat betekent dat wanneer de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling bij nieuwbouw en/of functieontwikkeling in beeld worden gebracht tegelijk de verkeersveiligheid wordt meegenomen. In het kader met beleidsaccenten bereikbaarheid is dit verwerkt.

Beleidsaccenten verkeersveiligheid:

- Het plaatselijk verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietser. Streven naar een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen;
- Verkeersveiligheid van schoolomgevingen blijft een belangrijk onderwerp; dit wordt uitgebreid met het streven naar een kwaliteitsverbetering van school-thuisroutes;
- Handhaving: de inzet van een BOA draagt bij aan een verkeersveiliger Baarn.

3.4 Visie leefbaarheid

Stimuleren andere modaliteiten

De modaliteiten fiets, lopen en openbaar vervoer hebben veel concurrentie van de auto. Om de leefbaarheid te vergroten is het wenselijk deze vervoerswijzen te bevorderen.

Om het fietsverkeer te stimuleren, wordt ingezet op het realiseren van een doelmatig en comfortabel netwerk van fietspaden en fietsverbindingen voornamelijk gericht op korte reisafstanden. Dit moet leiden tot een toename van het gebruik van de fiets op deze afstanden. Een bijzonder aandachtspunt daarbij is het stimuleren van het fietsgebruik van en naar sportvoorzieningen.

De opkomst van de elektrische fiets kan leiden tot een toename van de afstanden die met fietsverplaatsingen worden afgelegd. Dit biedt kansen voor een groei van het aantal fietskilometers in de gemeente Baarn. Ook wordt gestreefd naar een samenhangend toeristisch-recreatief fietsnetwerk.

Het aanbieden van goede kwaliteit voetgangersvoorzieningen, zoals voetpaden, oversteekplaatsen en school-thuisroutes voor basisscholen (geldt uiteraard ook voor fietsverkeer) van belang. Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer wordt gedaan door het inzetten op ketenmobiliteit (aansluitend bij het rijksbeleid), goede fietsparkeervoorzieningen en streven naar aantrekkelijke looproutes. De beleidsambitie om andere modaliteiten te stimuleren hangt nauw samen met het belang van bereikbaarheid per langzaam verkeer en openbaar vervoer, zie paragraaf 3.2.

Tegengaan van overlast sluipverkeer

Sluipverkeer heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid¹¹. De overlast ten gevolge van sluipverkeer wordt tegengegaan. Onderdeel hiervan is het verminderen van de hinder die ontstaat door vrachtverkeer. Onderzocht moet worden welke maatregelen kansrijk en haalbaar zijn om de overlast door sluipverkeer te beperken.

Openbare ruimte

Bij het treffen van verkeersmaatregelen dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van bijzondere gebouwen, monumenten en landschappen. Verkeersmaatregelen (betreft met name reconstructies) dienen zoveel mogelijk te worden ingepast in de omgeving. Daarnaast wordt ernaar gestreefd om waardevol groen zoveel mogelijk te behouden. Het belang van ruimte voor infrastructuur (bijvoorbeeld fietspad of parkeerplaatsen) wordt telkens opnieuw afgewogen tegen het belang van behoud van waardevol groen.

De uitvoering van wegwerkzaamheden in de openbare ruimte gebeurt zo geconcentreerd mogelijk en verschillende wegwerkzaamheden in hetzelfde wegvak of kruispunt vallen zoveel mogelijk samen: werk met werk maken. Bij riolerings- en structurele wegwerkzaamheden dient een goede afstemming plaats te vinden met mogelijke verkeersmaatregelen die worden getroffen. Dit komt de leefbaarheid ten goede (minder overlast voor bewoners en weggebruikers) en is tevens financieel gunstig.

Een goed beheer en onderhoud van wegen en paden is van groot belang voor de leefbaarheid. Hobbels en kuilen bijvoorbeeld zijn hinderlijk voor minder validen (rolstoelgebruikers, scootmobiel, rollator). Ook het voeren van een goede gladheidbestrijding is hierbij van belang.

Duurzaamheid en milieu

Er wordt uitvoering geven aan de klimaatdoelstellingen uit het Plan van Aanpak Klimaatbeleid. Om uiteindelijk te komen tot een klimaatneutraal Baarn, worden projecten opgesteld en uitgevoerd ter bevordering van brandstofbesparing. Het stimuleren van andere modaliteiten dan de auto draagt hieraan bij (zie 'stimuleren andere modaliteiten'). Ook wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van elektrische oplaadpunten en aardgasvulpunten binnen de gemeente. Zie ook het Milieubeleidsplan 2012-2015.

Aansluitend op de doelen voor duurzaamheid in de Toekomstvisie wordt het terugdringen van geluidsoverlast en verbeteren van de luchtkwaliteit door ontwikkelingen op het vlak van verkeer en vervoer wordt aangemoedigd. De gemeente staat dan ook open voor innovatieve ontwikkelingen en het meedenken of faciliteren van voorzieningen als oplaadpunten voor elektrische auto's.

Beleidsaccenten leefbaarheid:

- Het tegengaan van overlast door sluipverkeer;
- Goed beheer en onderhoud van wegen en paden.

¹¹ Sluipverkeer heeft ook een negatieve invloed op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Denk bijvoorbeeld aan sluipverkeer op erftoegangswegen of haperingen in de verkeersafwikkeling vanwege drukte door sluipverkeer.

3.5 Samenvatting

De beleidsaccenten voor de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de periode 2012-2016 zijn hieronder weergegeven. Deze zijn van belang voor het formuleren van projecten en doelstellingen, zoals opgenomen in hoofdstuk 5.

Beleidsaccenten bereikbaarheid:

- Een passende weginrichting voor auto, fiets en voetgangers waarbij vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming zijn;
- een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten;
- het bij start van het planproces in beeld brengen van de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling bij nieuwbouw en/of functiewijziging. Dit geldt ook voor verkeersveiligheid;
- Het opstellen en vaststellen van een parkeernormennota;
- Goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer (een kwalitatief goed fiets- en voetgangersnetwerk).

Beleidsaccenten verkeersveiligheid:

- Het plaatselijk verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietser. Streven naar een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen;
- Verkeersveiligheid van schoolomgevingen blijft een belangrijk onderwerp; dit wordt uitgebreid met het streven naar een kwaliteitsverbetering van school-thuisroutes;
- Handhaving: de inzet van een BOA draagt bij aan een verkeersveiliger Baarn.

Beleidsaccenten leefbaarheid:

- Het tegengaan van overlast door sluijverkeer;
- Goed beheer en onderhoud van wegen en paden.

4 Uitvoeringsprogramma 2012 - 2016

4.1 Inleiding

Om invulling te geven aan de beleidsambities en beleidsaccenten, is een uitvoeringsprogramma opgesteld. Het uitvoeringsprogramma is opgesteld voor de periode 2012 tot en met 2016 en opgenomen in paragraaf 4.4 tot en met 4.6. In het uitvoeringsprogramma is onderscheid gemaakt naar maatregelen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De basis voor de maatregelen is een inventarisatie van ervaren knelpunten. De wijze waarop deze inventarisatie heeft plaatsgevonden is in paragraaf 4.2 beschreven. Om tot een keuze van projecten te komen, zijn in paragraaf 4.2 criteria opgesteld waarmee een objectieve prioritering heeft plaatsgevonden en projecten zijn geformuleerd.

4.2 Knelpunten

Inventarisatie

Het inventariseren van de knelpunten heeft op verschillende wijzen plaatsgevonden:

- Twee maal een internetpoll: zowel in de eerste als in de tweede internetpoll is gevraagd om knelpunten aan te geven. De eerste internetpoll was gericht op rapportcijfers en het in beeld krijgen van belangrijke onderwerpen, maar bevatte ook een open vraag naar knelpunten. De tweede internetpoll was volledig gericht op het verzamelen van knelpunten. De genoemde knelpunten vanuit beide internetpolls zijn opgenomen in een knelpuntenlijst;
- Bijeenkomst met de klankbordgroep;
- Bijeenkomst met de projectgroep;
- Informeel overleg met buurgemeenten;
- Afstemming ambtenaren gemeente Baarn.

Meer informatie over de internetpolls en de samenstelling van de klankbord- en projectgroep is opgenomen in paragraaf 1.4.

Knelpuntenlijst

De geïnventariseerde knelpunten zijn samengevoegd in een knelpuntenlijst. Hierin zijn de knelpunten genummerd en verdeeld naar de drie thema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Bij knelpunten die onder verschillende thema's vallen, is gekozen voor plaatsing van het knelpunten onder één van de thema's. Sommige ontvangen reacties zijn omwille van de leesbaarheid ingekort. Andere zijn geknipt en verdeeld naar het thema, bijvoorbeeld naar verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook zijn reacties samengevoegd indien het hetzelfde knelpunt betreft of zijn verschillende reacties over hetzelfde knelpunt achter elkaar opgenomen, elke reactie met een letter (A, B, C, etc.).

De knelpuntenlijst bevat circa 330 knelpunten. Sommige knelpunten zijn samengevoegd en worden geteld als één knelpunt. Circa 25% gaat over bereikbaarheid, circa 60% over verkeersveiligheid en circa 15% over leefbaarheid.

De aangedragen knelpunten vormen input voor de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma met maatregelen.

4.3 Formuleren projecten

Beleidsaccenten en knelpuntenlijst

Het formuleren van projecten voor de periode 2012-2016, en dus de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma, heeft plaatsgevonden op basis van de beleidsaccenten (zie hoofdstuk 3) en de knelpuntenlijst. Per beleidsaccent dient minimaal één project te worden geformuleerd. Daarnaast is een selectie gemaakt van de knelpunten. Het is om verschillende redenen (budget, kostenefficiëntie en

ambtelijke capaciteit) niet realistisch om alle knelpunten op te pakken. Daarom worden prioriteiten gesteld en is een haalbaar aantal projecten geformuleerd.

Selectiecriteria knelpunten

Er zijn in overleg met de projectgroep en klankbordgroep criteria opgesteld om de knelpunten op een duidelijke en transparante wijze te prioriteren. Op basis van deze criteria krijgen de knelpunten een score. Een knelpunt kan een maximale score van 9 punten krijgen.

De criteria zijn onder te verdelen in drie categorieën. De criteria zijn:

1. *Het aanpakken van het knelpunt sluit aan bij het beleid:*
 - a. Het knelpunt betreft een beleidsambitie: 2 punten.
 - bijvoorbeeld: het nastreven van een goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen is een beleidsambitie. Knelpunten die hierover gaan, krijgen 2 punten;
 - b. Het betreft een beleidsaccent: 4 punten.
 - bijvoorbeeld: het plaatselijk verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers is een beleidsaccent. Knelpunten die hierover gaan, krijgen 4 punten.

Dit criterium is opgenomen om de accenten uit de beleidsvisie terug te laten komen in het uitvoeringsprogramma. De maximale score binnen deze categorie is 4 punten. Knelpunten die meerdere beleidsambities en/of beleidsaccenten betreffen, krijgen maximaal 4 punten. Hierdoor worden dubbelstellingen, die ontstaan als gevolg van ambities en accenten die elkaar raken of overlappen, voorkomen. Bijvoorbeeld: het plaatselijk verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers is een beleidsaccent, net zoals dat de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en school-thuisroutes een belangrijk speerpunt blijft. Een verkeersveiligheidsknelpunt in de route voor fietsende schoolkinderen voldoet aan beide beleidsaccenten. Om dubbelstellingen te voorkomen krijgt het knelpunt dus geen 8 punten, maar het maximum van 4 punten.

2. *Verskillende personen/organisaties onderkennen het knelpunt (draagvlak, subjectief)*
 - a. Het knelpunt is aangedragen door respondenten via de internetpoll of via eerdere klachtenregistratie: 1 punt;
 - b. Het knelpunt is aangedragen door de projectgroep: 1 punt;
 - c. Het knelpunt is aangedragen door de klankbordgroep: 1 punt.

Naast aansluiting van het beleid is het van belang dat er draagvlak bestaat voor de aanpak van het knelpunt. Des te breder het draagvlak, des te hoger de prioriteit. De maximale score binnen deze categorie is 3 punten.

3. *Het knelpunt volgt uit objectieve informatie*
 - a. Het knelpunt volgt uit de ongevallenregistratie: 1 punt;
 - b. Het knelpunt volgt uit het verkeersmodel: 1 punt.

Door het subjectieve karakter van categorie 2 is ervoor gekozen om een objectief beeld er tegenover te stellen. Subjectieve ervaring + objectieve feiten = werkelijke situatie. Gebruikte bronnen voor objectieve informatie zijn geregistreerde ongevallen in de periode 2006 t/m 2010, het recentelijk geactualiseerde verkeersmodel en een onderzoek naar doorgaand verkeer in de kern Baarn uit 2008.

Bijlagen 2 en 3 gaan in op de objectieve informatie. Bijlage 2 bevat de geregistreerde ongevallen in de periode 2006 t/m 2010 op kaart en een opsomming van de locaties waar in deze periode 2 of meer slachtofferongevallen zijn geregistreerd. Betreft een knelpunt één van deze locaties, krijgt het knelpunt 1 punt. Wordt een locatie als onveilig ervaren (subjectief) en blijkt daarnaast uit de registratie dat hier sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt (objectief), komt dit knelpunt hoger in de prioriteitenlijst. Bijlage 3 bevat informatie over het verkeersmodel: een opsomming van wegvakken waar objectief gezien op basis van verkeersintensiteiten knelpunten zijn. Dit kan zijn door een te hoge verkeersintensiteit voor het type weg of wegvakken waar de doorstroming hapert als gevolg van de hoge intensiteit. Tot slot is een opsomming gegeven van de wegen met doorgaand verkeer. Genoemde

knelpunten ten aanzien van sluipverkeer die overeenkomen met de routes als opgenomen in het onderzoek, krijgen ook een objectief punt. De maximale score binnen deze categorie is 2 punten.

Geselecteerde knelpunten

Na toekenning van de scores zijn er circa 40 knelpunten die een score van 6 punten of hoger hebben. Dit betekent dat deze knelpunten breed (h)erkend worden. Op basis van deze knelpunten worden in combinatie met de beleidsaccenten projecten geformuleerd.

4.4 De projecten en quick wins

De volgende projecten zijn geformuleerd om bij te dragen aan het verwezenlijken van beleidsaccenten en ambities en om knelpunten uit de knelpuntenlijst aan te pakken. Naast deze projecten zijn er quick wins geformuleerd.

Bereikbaarheid

- A1. Wegcategorisering: vorm sluit aan bij functie en gebruik
- A2. Uitrustroutekaart en hoofdstuk in project B7
- A3. Procesafspraken
- A4. Parkeernormennota
- A5. Voetgangersplan centrum
- B1. (A6. Fietsveiligheid en bereikbaarheid): bereikbaarheid fietsers wordt samen met verkeersveiligheid fietsers opgepakt als project B1)

Verkeersveiligheid

- B1. Fietsveiligheid en bereikbaarheid
- B2. Verkeersveiligheid Eemnesserweg
- B3. Verkeersveiligheid kruispunt Stationsweg/Vondellaan/Prins Hendriklaan
- B4. Verkeersveiligheid kruispunt Javalaan/Torenlaan
- B5. Verkeersveiligheid kruispunt Eemstraat/Kerkstraat/Eemweg/Faas Eliaslaan
- B6. Project basisscholen: voorlichting & handhaving en school-thuisroutes (zie ook B7)
- B7. Aanvalsplan BOA

Leefbaarheid

- C1. Projectplan sluipverkeer
- C2. Beleidsplan beheer en onderhoud

Quick wins

- Q1. Kruispunt Javalaan/Bosstraat
- Q2. Rotonde BP
- Q3. Reconstructie Plataanlaan-Goeman Borgesiuslaan incl. fietspad Goeman Borgesiuslaan
- Q4. Kruispunt Drakenburgerweg/Goeman Borgesiuslaan
- Q5. Hinder door groen
- Q6. Bewegwijzering fietsroute Paleis Soestdijk – Koningsweg (De Naald) en via Bremeentje
- Q7. Verkeersveiligheidsoverleg
- Q8. Overleg over handhaving
- Q9. Fietsers Berkenweg/Dalweg
- Q10. Huisvuilwagens tijdens schoolspits
- Q11. Paaltje 300 Roedenlaan

4.5 Toelichting op de projecten

In deze paragraaf staan de verschillende projecten omschreven. Per project is aangegeven vanuit welk beleidsaccent uit hoofdstuk 3 het project is geformuleerd en, indien van toepassing, welke knelpuntnummers uit de knelpuntenlijst van bijlage 5 het project betreft. De knelpuntnummers betreffen alleen knelpunten met een score van 6 punten of hoger, overeenkomend met bijlage 4, ten behoeve van de overzichtelijkheid. Uiteraard worden te zijner tijd bij het uitvoeren van projecten, indien van toepassing, ook knelpunten met een score lager dan 6 punten in het project meegenomen.

Bereikbaarheid

A1. Wegcategorisering: vorm sluit aan bij functie en gebruik

Betreft beleidsaccent: een passende weginrichting voor auto, fiets en voetgangers, waarbij vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming zijn.

Betreft knelpuntnummer: 157, 166, 185, 203, 241

Indicatie kosten: € 150.000,- voor maatregelen, verspreid over 3 jaar

In hoofdstuk 3 zijn de wegen in de gemeente ingedeeld in een categorie. Het is van belang dat de weginrichting passend is bij de richtlijnen die aan de categorie zijn verbonden. Op niet alle locaties in de gemeente zijn vorm, functie en gebruik van wegen op elkaar afgestemd. Vanuit de inventarisatie van de knelpunten is een groot aantal locaties gekomen waar de vorm niet (goed) op de functie en het gebruik is afgestemd. Het betreft met name knelpunten waar vanuit verkeersveiligheid aandacht voor wordt gevraagd, vanwege een te hoge snelheid en/of intensiteit in 30 km/h-gebieden. Het benoemen van een project om dit probleem aan te pakken, past zowel binnen het beleidsaccent vanuit bereikbaarheid 'een passende weginrichting voor auto, fiets en voetgangers, waarbij vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming zijn' als de beleidsambitie om de wegen conform Duurzaam Veilig in te richten. Ook andere beleidsambities worden in dit project betrokken, zoals de verkeersveiligheid van de fietser en voetganger, een verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroutes en goed bereikbare en verkeersveilige routes naar sport- en recreatieve voorzieningen voor langzaam verkeer.

Gezien het aantal knelpunten in de lijst die een hoge snelheid in 30 km/h-gebieden betreft, is hiervoor dit project "Wegcategorisering: vorm, functie en gebruik" benoemd. Er wordt gestreefd zo veel mogelijk uniformiteit te bereiken. Gezien het grote aantal knelpunten en de diversiteit ervan, is er behoefte aan een objectieve afweging om een keuze te kunnen maken tussen de knelpunten om maatregelen te treffen. Hiertoe is een afwegingsmethodiek opgesteld die wordt gehanteerd om een aantal jaar verschillende knelpunten aan te pakken.

De afwegingsmethodiek bestaat uit de volgende criteria:

- de combinatie tussen de gereden snelheid en de intensiteit: hierbij is de verhouding tussen de gereden snelheid en de intensiteit maatgevend. Voor de snelheid wordt uitgegaan van de V85. Dit is de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden, 15% rijdt harder dan deze snelheid. Voor de erftoegangswegen geldt een maximum snelheid van 30 km/h. De intensiteit betreft de verkeersintensiteit in motorvoertuigen per etmaal. Hierbij wordt voor erftoegangswegen aangesloten op de bij de Duurzaam Veilig gehanteerde bovengrens van 6.000 motorvoertuigen per etmaal;
- de mate van de objectieve verkeersonveiligheid: hierbij is uitgegaan van het criterium slachtofferongeval (slo). Dit omdat binnen de ongevallenregistratie de registratie van ongevallen met uitsluitend materiële schade te maken heeft met een zeer hoge onderregistratie en daarmee geen juist beeld zal geven;
- het onderdeel zijn van een primaire fietsroute, school-thuisroute en/of sport-/recreatieroute voor langzaam verkeer.

Afwegingsmethodiek maatregelen op 30 km/h- wegen		snelheid				>= 1 slo in 3 jaar	Primaire fietsroute	school-thuisroute	sport/recreatie
		45 =< V85	40 =<V85 <45	35 =<V85 < 40	30 =<V85 < 35				
intensiteit in mvt/etmaal	I >= 6000	7	6	5	3	+1	+1	+2	+1
	4500 =< I < 6000	6	6	5	3	+1	+1	+2	+1
	3000 =< I < 4500	5	5	4	3	+1	+1	+2	+1
	1500 =< I < 3000	4	4	3	2	+1	+1	+2	+1
	0 =< I < 1500	3	3	2	1	+1	+1	+2	+1

Tabel 4.1: Afwegingsmethodiek maatregelen op 30 km/h-wegen

De afwegingsmethodiek laat zich als volgt gebruiken:

- bepaal de intensiteit/snelheid categorie. Ken het aantal punten toe dat geldt voor de specifieke weg;
- bepaal of er zich in de afgelopen 3 jaar 1 of meerdere slachtofferongevallen hebben voorgedaan, indien dit het geval is, tel 1 punt op bij de score van de weg;
- indien een locatie zich op een primaire fietsroute bevindt: tel 1 punt op bij de score;
- indien een locatie zich op een school-thuisroute bevindt: tel 2 punten op bij de score;
- indien een locatie zich op een sport/recreatieroute bevindt: tel 1 punt op bij de score;
- locaties met de hoogste score komen in aanmerking een maatregel.

Naast het verbeteren van de inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, vragen ook wegen buiten de bebouwde kom om aandacht. Het aantal locaties waarover klachten worden ontvangen is echter beduidend minder groot dan binnen de bebouwde kom. Het opstellen van een afwegingsmethodiek voor de inrichting van 60 km/h-wegen is dan ook niet aan de orde, het nemen van maatregelen op 60 km/h-wegen wel. Ook op 50 km/h-wegen kunnen binnen dit project maatregelen worden getroffen om de inrichting van de weg beter af te stemmen op de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Om de geselecteerde locaties te kunnen aanpakken, is er een budget van € 150.000,- benoemd om de locaties die een hoogste score hebben aan te pakken. Binnen dit budget worden ook 60 km/h-locaties en eventueel 50 km/h-situaties aangepakt. Met dit budget zijn niet alle knelpunten die gerelateerd zijn aan de categorisering aan te pakken. Vanuit ervaringscijfers kan worden gesteld dat hier ongeveer 10 locaties aangepakt kunnen worden, afhankelijk van het type en omvang van de benodigde maatregelen. Voorbeelden van maatregelen zijn kruispuntplateaus, wegvakdrempels, poortconstructies en herhalingsborden.

Doel: het aanpakken van minstens 10 locaties om de inrichting van de weg beter aan te sluiten bij de richtlijnen van de wegcategorie, verdeeld naar minimaal 8 locaties in een 30 km/h-gebied en 2 locaties in een 60 km/h-gebied.

A2. Uitrukroutekaart en handhaving (zie ook B7)

Betreft beleidsaccent: Een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Betreft knelpuntnummer: 62

Indicatie kosten: niet van toepassing, intern beleidsdocument o.b.v. opgave VRU

Het opstellen van een kaart met uitrukroutes van hulpdiensten en een onderdeel 'hulpdiensten' in het Aanvalsplan BOA. Dit aanvalsplan is toegelicht onder het betreffende kopje (project B7). Voor het opstellen van een uitrukroutekaart leveren de hulpdiensten de informatie aan over de belangrijkste routes in gemeente Baarn. Het initiatief hierbij ligt bij de gemeente. De gemeente is initiatiefnemer in het overleg hoe de normtijden worden gehaald. Bij herinrichting van wegen en bij het treffen van

(infrastructurele) maatregelen is het van belang om met de hulpdiensten te overleggen indien de werkzaamheden plaatsvinden op uitrukroutes. Zo kunnen bijvoorbeeld de te treffen (typen) maatregelen met de hulpdiensten worden afgestemd, om te voorkomen dat de normtijden in het gedrang komen.

Doel: Procesafspraken: een aanpassing van de weginrichting op uitrukroutes wordt in overleg met de hulpdiensten gerealiseerd, ter voorkoming van het niet behalen van de normtijden als gevolg van nieuwe verkeersvoorzieningen. Hiertoe wordt een uitrukroutekaart vastgesteld.

A3. Procesafspraken ruimtelijke ontwikkelingen

Betreft beleidsaccent: Het bij start van het planproces in beeld brengen van de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling bij nieuwbouw en/of functiewijziging. Ook verkeersveiligheid hierin meenemen.

Betreft knelpuntnummers: niet van toepassing

Indicatie kosten: niet van toepassing

Dit project betreft het maken van interne procesafspraken over het op tijd in beeld brengen van verkeerskundige aspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betreft zowel bereikbaarheids- als verkeersveiligheidsaspecten, waaronder bereikbaarheid per langzaam verkeer, per openbaar vervoer en verkeersveiligheidsknelpunten in de omgeving. Hiermee wordt voorkomen dat in een te laat stadium in het planproces problemen op het vlak van verkeer en vervoer worden geconstateerd.

Doel: bij elke ruimtelijke ontwikkeling (nieuwbouw, functiewijziging) worden de bereikbaarheid, de verkeersafwikkeling en de gevolgen voor de verkeersveiligheid bij start van het planproces in beeld gebracht en meegenomen in het proces.

A4. Parkeernormennota

Betreft beleidsaccent: Het opstellen en vaststellen van een parkeernormennota.

Betreft knelpuntnummers: nvt

Indicatie kosten: € 7.500,- voor onderzoek naar Baarnse parkeernormen.

Het uitvoeren van onderzoek naar passende parkeernormen voor gemeente Baarn die bij nieuwbouw en functiewijziging gelden. Het vaststellen van een parkeernormennota schept bij alle partijen helderheid over de geldende parkeernormen. Zo wordt voorkomen dat discussies ontstaan over het aantal te realiseren parkeerplaatsen en wordt het risico verkleind dat een situatie ontstaat waarin na realisatie de parkeervraag groter is dan het parkeeraanbod. Bij het opstellen van de parkeernormennota vindt uitwisseling met de buurgemeenten plaats om goede voorbeelden qua opbouw en inhoud van de nota te achterhalen.

Doel: een vastgestelde parkeernormennota die is toegesneden op de Baarnse situatie.

A5. Voetgangersplan Centrum

Betreft beleidsaccent: Goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer (een kwalitatief goed fiets- en voetgangersnetwerk).

Betreft knelpuntnummers: 174, 176, 181, 185, 302

Indicatie kosten: € 10.000,- voor onderzoek en het opstellen van beleidsplan met uitvoeringsprogramma, exclusief de nog te benoemen maatregelen in het uitvoeringsprogramma.

Het op- en vaststellen van een Voetgangersplan Centrum. Dit plan gaat in op looproutes en oversteekvoorzieningen voor voetgangers, met bijzondere aandacht voor ouderen en minder validen. Dit plan wordt opgesteld in overleg met betrokken partijen, zoals de SGB. In het plan worden de belangrijkste looproutes en oversteeklocaties vastgesteld, worden relevante knelpunten (onder andere vanuit de knelpuntenlijst) onderzocht en er wordt een maatregelenpakket aan verbonden. Er is gekozen voor een focus op het centrum, aansluitend bij de focus in de Toekomstvisie Baarn 2030 en vanwege het hogere gebruik van voetgangersvoorzieningen in het centrum ten opzichte van andere (woon)gebieden in de gemeente.

Dankzij het Voetgangersplan Centrum wordt gestreefd naar het aanbieden van een voetgangersnetwerk met vlakke, voldoende brede trottoirs die goed zijn onderhouden. Dit betekent een doorgang van, waar mogelijk, tenminste 1,20 m breed. Daarnaast wordt de oversteekbaarheid onderzocht en verbeterd.

Doel: het vaststellen van een Voetgangersplan Centrum inclusief maatregelenpakket. Daarnaast worden (indien mogelijk) maatregelen getroffen voor een verbeterde oversteekbaarheid.

A6. Fietsveiligheid en bereikbaarheid, zie B1

Beleidsaccenten, knelpuntnummers, kostenindicatie, toelichting en doel: zie B1. Bereikbaarheid van fietsers wordt samen met verkeersveiligheid van fietsers opgepakt in één project, zie B1.

Verkeersveiligheid

B1. Fietsveiligheid en bereikbaarheid (zie ook A6)

Betreft beleidsaccenten: Goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer (een kwalitatief goed fiets- en voetgangersnetwerk) en het plaatselijk verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietser. Streven naar een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen.

Betreft knelpuntnummers: 104, 114, 138, 151, 159, 173, 174, 175, 185, 205, 208, 217, 228, 237

Indicatie kosten: € 25.000,- voor het beleidsplan met uitvoeringsprogramma, exclusief quick wins, exclusief de nog te benoemen maatregelen in het uitvoeringsprogramma van het Fietsplan.

Dit project bevat drie delen:

1. Het uitvoeren van quick wins, ondergebracht in paragraaf 4.5, om op korte termijn de verkeersveiligheid van de fietser plaatselijk te verbeteren. Een voorbeeld van een quick win is het verbeteren van de verlichting en het aanbrengen van verduidelijkende en attentieverhogende maatregelen bij de rotonde op de Eemweg/De Geerenweg/Bisschopsweg;
2. Het uitvoeren van vier projecten die knelpunten met een hoge score in de knelpuntenlijst aanpakken, namelijk: project B2 Eemnesserweg, project B3 Stationsweg, project B4 Javalaan/Torenlaan en project B5 Eemstraat. Deze projecten zijn hierna benoemd;
3. Het opstellen van een Fietsplan met uitvoeringsprogramma. Dit plan heeft tot doel om kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen vast te stellen. De kwaliteitseisen die worden gesteld aan een fietsverbinding zijn sterk afhankelijk van het motief van de gebruiker. Voor woon-werkverkeer en op school-thuisroutes is het van belang om een rechtstreekse, comfortabele route aan te kunnen bieden, bij voorkeur voorzien van wegverlichting en goede overstap- en stallingsvoorzieningen. Voor de recreatieve fietser ligt de hoogste prioriteit bij een fijnmazig net met veel keuzemogelijkheden. Voor beide groepen geldt dat de verkeersveiligheid de hoogste prioriteit heeft.

In tabel 4.1 zijn de eisen die vanuit het SMPU+ aan het fietsnetwerk worden gesteld opgenomen. Ook het CROW biedt richtlijnen voor een goed fietsnetwerk. De verschillende eisen die aan een goed fietsnetwerk worden gesteld, zijn samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, verkeersveiligheid en comfort.

Eisen/verplaatsingsmotief	Woon-werk en school-thuis	Recreatie
Directe verbindingen	x	
Keuzemogelijkheden		x
Fijnmazig netwerk		x
Verkeersveiligheid	x	x
Ondergrond	x	
Doorstroming	x	x
Verlichting	x	
Bewegwijzering	x	x
Overstap- en stallingsvoorzieningen	x	

Tabel 4.2: Eisen aan het fietsnetwerk (bron: SMPU+)

In het Fietsplan worden de eisen aan het fietsnetwerk toegespitst op de Baarnse situatie. Onderwerpen die worden behandeld, zijn bijvoorbeeld de maatvoering en uitvoering van fietsstroken (bijvoorbeeld minimaal 1,50 m en in rood asfalt), comfort/ondergrond (fietspaden van asfalt versus tegelpaden, recreatieve fietspaden kunnen worden uitgevoerd in een schelpenpad, etc), bewegwijzering en fietsenstallingen (aanbod van fietsenstallingen in bijvoorbeeld het centrum, bij het station en bij recreatieve voorzieningen). De bestaande kaart met primaire en secundaire fietsroutes (zie paragraaf 2.4) wordt met betrokken partijen geactualiseerd en uitgebreid tot een kaart van de gehele gemeente Baarn en uitgebreid met recreatieve routes, zodat ook recreatieve routes vast komen te liggen. Uit deze slag blijken eventuele ontbrekende schakels. Op basis van de kwaliteitseisen worden knelpunten in het fietsroutenetwerk geïnventariseerd. Ook de knelpunten uit de knelpuntenlijst in bijlage 5 wordt hierin betrokken, zowel de knelpunten met een score van 6 of hoger als de knelpunten met een lagere score. Het Fietsplan eindigt met een uitvoeringsprogramma waarin een voorstel wordt gedaan voor concrete maatregelen om de gesignaleerde knelpunten aan te pakken.

Doel: het plaatselijk vergroten van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de fietser door:

- het uitvoeren van de quick wins van paragraaf 4.5;
- het uitvoeren van de projecten B2 t/m B5;
- het vaststellen van een Fietsplan waarin algemene kwaliteitseisen naar de Baarnse situatie zijn vertaald, voorzien van een kaart met het fietsnetwerk van de gehele gemeente waarop ook recreatieve routes zijn aangegeven en voorzien van een uitvoeringsprogramma.

B2. Verkeersveiligheid Eemnesserweg

Betreft knelpunten: 137, 140, 149

Betreft beleidsaccent: Het plaatselijk verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietser. Streven naar een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen.

Indicatie kosten: € 30.000,-

In het gedeelte van de Eemnesserweg waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/h, zit de verkeersintensiteit rond de bovengrens van 6.000 mvt/etmaal. Met de recente reconstructie is hiermee rekening gehouden, maar er blijven ongevallen plaatsvinden en er zijn veel klachten ontvangen over de verkeersveiligheid. Een veelgenoemd probleem is de onduidelijke voorrangregeling, hoge snelheid van het autoverkeer, te smalle fietsuggestiestroken en het beperkte zicht op het kruispunt met de Dalweg en de Nieuwstraat. In dit project wordt een aantal maatregelen voorgesteld om de situatie te verbeteren. Vanwege de hoge intensiteit in combinatie met de beperkte ruimte is het volledig oplossen van de problematiek niet mogelijk door deze maatregelen, maar de huidige onduidelijkheid – en daarmee de onveiligheid - zal wel verminderen.

Gedacht wordt aan: maatregelen die de voorrangregeling verduidelijken, zoals een uitritconstructie bij parkeerterrein Laanstraat, plateau of punaise op kruispunten met de Veldstraat en de Teding van Berkhoutstraat (op dit laatste kruispunt is geen plateau mogelijk vanwege een uitrit). Ook wordt de doorlopende markering over de kruispunten verwijderd, omdat het hierdoor lijkt dat rechtdoorgaand verkeer op de Eemnesserweg voorrang heeft. Ter verduidelijking kan de overgang naar de 30 km/h-zone worden verduidelijkt door markering op de rijbaan en herhalingsborden. Voorrang/doorgang binnen de bebouwde kom is één van de zeven focusgroepen vanuit PAUK (zie ook hoofdstuk 3).

B3. Verkeersveiligheid kruispunt Stationsweg/Vondellaan/Prins Hendriklaan

Betreft knelpunt: 208

Betreft beleidsaccent: Het plaatselijk verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietser. Streven naar een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen. Het streven naar een kwaliteitsverbetering van schoolthuisroutes.

Indicatie kosten: € 25.000,-

Het kruispunt Stationsweg/Vondellaan/Prins Hendriklaan staat met een score van 7 punten hoog in de knelpuntenlijst. Veel reacties vanuit de internetpoll betreffen hetzelfde probleem: geen voorrang verlenen voor verkeer (dus ook fietsers) dat van rechts komt. De Stationsweg heeft een ruim profiel met gescheiden rijstroken door de aanwezigheid van een middenberm. Een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h heeft op basis van de richtlijnen een ander profiel dan momenteel aanwezig. Het kruispunt van de Stationsweg met de Vondellaan en de Prins Hendriklaan is voorzien van

een plateau, conform de richtlijnen. Door de ruime opzet en de op het plateau visuele rijbaanscheiding als gevolg van 2 kleuren klinkers (waarbij de rijbanen van de Stationsweg in één kleur zijn doorgetrokken en de middengeleider in een andere kleur klinkers visueel is doorgetrokken; de route tussen de Vondellaan-Prins Hendriklaan is hierdoor visueel onderbroken), wordt door weggebruikers ervaren dat de Stationsweg de doorgaande route is en voorrang heeft op de zijstraten. Op het kruispunt zijn in de periode 2006 t/m 2010 vier slachtofferongevallen geregistreerd. Voorrang/doorgang binnen de bebouwde kom is één van de zeven focusgroepen vanuit PAUK (zie ook hoofdstuk 3).

In het project Verkeersveiligheid kruispunt Stationsweg/Vondellaan/Prins Hendriklaan worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid voor met name fietsers op het kruispunt te verbeteren. Er wordt gedacht aan het wijzigen van de huidige klinkerverharding op het plateau, zodat het kruispunt in één kleur wordt gebracht. Daarnaast kunnen attentieverhogende maatregelen worden aangebracht die het verkeer er op attenderen dat verkeer van rechts (fietsers) voorrang heeft en de herhaling dat het een 30 km/h-zone betreft. Ten zuiden van het kruispunt ligt de overgang van 50 km/h naar 30 km/h. Dit is gedaan door middel van het plaatsen van een bord; er zijn geen ondersteunende maatregelen getroffen. Dit wordt aangepast door het realiseren van een duidelijke poortconstructie. Op deze locatie past een wegvakplateau met markering en bebording als overgang tussen 50 en 30 km/h.

Doel: Het verlagen van het aantal slachtofferongevallen op het kruispunt Stationsweg/Vondellaan/Prins Hendriklaan.

B4. Verkeersveiligheid kruispunt Javalaan/Torenlaan

Betreft knelpunt: 202

Betreft beleidsaccent: Het plaatselijk verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietser. Streven naar een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen.

Indicatie kosten: € 180.000,- (op basis van reeds gemaakte raming)

Op het kruispunt Javalaan/Torenlaan (en de Nicolaas Beetslaan) ligt de overgang van 50 km/h naar 30 km/h. Het kruispunt is ruim opgezet en wordt ervaren als een onoverzichtelijk kruispunt waar het lastig over te steken is. In dit project wordt het kruispunt heringericht met als doel de oversteekbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid voor fietsers op het kruispunt te verbeteren. Voor de kostenindicatie is uitgegaan van de volgende wijzigingen.

Door de aanleg van middeneilanden wordt het mogelijk om in twee fasen de Javalaan over te steken. Ook voor fietsers van en naar de Pekingtuin wordt een oversteekvoorziening in twee richtingen aangelegd (een verhoging is er al) De Nicolaas Beetslaan sluit haaks aan op de Torenlaan, enige meters ten zuiden van de Javalaan. Voor fietsers vanaf de Nicolaas Beetslaan wordt enkele meters ten zuiden van de Nicolaas Beetslaan een oversteekvoorziening aangelegd. De oversteek over de Torenlaan is daar aanzienlijk minder breed en daardoor gemakkelijker en veiliger.

B5. Verkeersveiligheid kruispunt Eemstraat/Kerkstraat/Eemweg/Faas Eliaslaan

Betreft knelpunt: 172

Betreft beleidsaccent: Het plaatselijk verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietser. Streven naar een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen. Het streven naar een kwaliteitsverbetering van school-thuisroutes.

Indicatie kosten: € 25.000,-

Het kruispunt Eemstraat/Kerkstraat/Eemweg/Faas Eliaslaan staat met een score van 8 punten hoog in de knelpuntenlijst. De Eemstraat en Eemweg hebben hier een maximumsnelheid van 50 km/h, de Kerkstraat en de Faas Eliaslaan zijn 30 km/h-wegen. Vanuit de Faas Eliaslaan richting de Kerkstraat en in omgekeerde richting is het kruispunt moeilijk over te steken. Het betreft een school-thuisroute. In dit project worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid op het kruispunt te vergroten. Hiertoe komt de overgang van 50 km/h naar 30 km/h aan de noordzijde van het kruispunt te liggen, waar de fietspaden eindigen en fietsers van het fietspad op de rijbaan overgaan. Gezien deze situatie voor fietsers vormt deze locatie een logischer begin van een 30 km/h-zone dan de huidige locatie. Voor de maatregelen wordt uitgegaan van een poortconstructie (bebording, markering) in combinatie met een plateau op het kruispunt met de Faas Eliaslaan. Door het kruispunt binnen de 30 km/h-zone te brengen, is het kruispunt gelijkwaardig: verkeer van rechts heeft voorrang. Door de gewijzigde situatie verdient

het de aanbeveling om weggebruikers hierop attent te maken. Door de gelijkwaardigheid van het kruispunt wordt de oversteekbaarheid verbeterd. Het wijzigen van de voorrangssituatie kan ook gevolgen hebben voor de routing van verkeer, omdat er mogelijk een verschuiving van verkeer plaatsvindt van de route Bosstraat-Eemstraat naar de route Javalaan-Faas Eliaslaan. Enige verschuiving is acceptabel. De verkeersintensiteit in de Eemstraat ligt met 8.200 mvt/etmaal (in 2011) hoger dan de vuistregel die een bovengrens van 6.000 mvt/etmaal hanteert; in de Faas Eliaslaan bedraagt de verkeersintensiteit circa 3.400 mvt/etmaal (2011, afhankelijk van de precieze locatie in de Faas Eliaslaan). De verbetering van de oversteekbaarheid wordt gemonitord door vooraf een nulmeting uit te voeren en na uitvoering van de werkzaamheden een nameting.

Doel: het verbeteren van de oversteekbaarheid voor fietsers op het kruispunt Eemstraat/Kerkstraat/Eemweg/Faas Eliaslaan.

B6. Project basisscholen: voorlichting & handhaving en school-thuisroutes (zie ook B7)

Betreft beleidaccent: Verkeersveiligheid van schoolomgevingen blijft een belangrijk onderwerp; dit wordt uitgebreid met het streven naar een kwaliteitsverbetering van school-thuisroutes.

Betreft knelpuntnummer: 228

Indicatie kosten: € 8.000,- voor projectbegeleiding, communicatie en ondersteunen voor verstrekken van middelen, exclusief maatregelen.

De afgelopen jaren is vanuit de geïnvesteerd in de fysieke schoolomgevingen. Duurzaam Veilig zet in op het samenspel infrastructuur, voorlichting/educatie en handhaving. Nu de infrastructuur reeds onder de loep is genomen, is het tijd voor voorlichting/educatie en handhaving. De gemeente start een project hieromtrent. Scholen die het Utrechts Verkeersveiligheidslabel (UVL) hebben behaald, hebben een indirecte inspanningsverplichting ten aanzien van voorlichting. Het is dus van belang dat alle acht de Baarnse basisscholen UVL hebben en er actief mee bezig zijn. Er worden vanuit het ROV verschillende projecten aangeboden voor de doelgroep van 4-12 jaar, gekoppeld aan het UVL. Er wordt een keuze gemaakt in de activiteiten die aansluiten bij het UVL en de gemeente gaat deze activiteiten stimuleren. Daarnaast worden de mogelijkheden op het vlak van handhaving in de schoolomgeving gezien. Een voorbeeld hiervan is het handhaven van parkeer- en stopverboden door een BOA. Dit onderdeel wordt ondergebracht in project B7.

Doordat de gemeente verkeerseducatie opneemt in dit GVVP en uitvoeringsplan, kan de gemeente in aanmerking komen voor verkeerseducatieprojecten uit de catalogus van het ROV-Utrecht. Alleen de uitvoeringskosten komen voor rekening van de gemeente zelf. In het verkeersveiligheidsconvenant is afgesproken dat het ROV-Utrecht zorgt voor het aanbod van projecten, maar dat de praktische uitvoering van de projecten door gemeenten geregeld wordt. Het ROV-Utrecht heeft voor alle projecten draaiboeken beschikbaar. De draaiboeken geven niet alleen aan wie wat doet en wanneer, maar bevatten ook allerlei praktische hulpmiddelen.

In het Project basisscholen wordt niet alleen ingezet op voorlichting en handhaving, maar worden ook de school-thuisroutes onderzocht gericht op mogelijke kwaliteitsverbeteringen. Dit project wordt samen met de scholen opgepakt. Er wordt gebruik gemaakt van het door het ROV aangeboden "Veilig door de schoolspits". Deze publicatie biedt tientallen voorbeelden van verkeersactiviteiten rond basisscholen. Daarnaast geeft het boekje informatie over een systematische aanpak van de verkeersproblemen.

Doel: de acht basisscholen in Baarn hebben UVL. Van deze acht basisscholen zijn de school-thuisroutes onderzocht en zijn de belangrijkste knelpunten opgelost dankzij het treffen van kleinschalige infrastructurele maatregelen.

B7. Aanvalsplan BOA (zie ook projecten A2 en B6)

Betreft beleidaccent: Handhaving: de inzet van een BOA draagt bij aan een verkeersveiliger Baarn.

Betreft knelpuntnummers: 33, 62, 181

Indicatie kosten: € 5.000,-

Het opstellen van een aanvalsplan BOA (buitengewoon opsporingsambtenaar). Een betere handhaving draagt bij aan de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Een voorbeeld hierbij is het parkeren van auto's.

Onjuist parkeren van auto's kan leiden tot een te smalle resterende ruimte op straat om een brandweerwagen te laten passeren (zie project A2). Dit zijn ongewenste situaties. Andere voorbeelden zijn het handhaven van stop- en/of parkeerverboden in schoolomgevingen (zie project B2) en het parkeren van auto's nabij kruispunten, waardoor het zicht op (kruisend) verkeer wordt belemmerd. Ook dient het Aanvalsplan BOA in te gaan op parkeren op trottoirs. In het Aanvalsplan BOA wordt een inventarisatie gemaakt van de verschillende type knelpunten en de locaties waar deze knelpunten zich voordoen. Betrokken partijen, zoals hulpdiensten, worden in dit proces betrokken.

Doel: het vaststellen van een aanvalsplan BOA inclusief maatregelenpakket, inclusief maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid van hulpdiensten en handhaving in de schoolomgeving.

Leefbaarheid

C1. Projectplan sluipverkeer

Sluit aan op beleidsvisie: Het tegengaan van overlast door sluipverkeer.

Betreft knelpuntnummers: 4, 8, 10, 13, 114, 172, 173, 174, 175, 203, 241, 288, 289

Indicatie kosten: € 30.000,- voor onderzoek naar de mogelijke maatregelen en de gevolgen daarvan, opstellen projectplan, exclusief de eventueel te treffen maatregelen.

Het opstellen van een projectplan sluipverkeer. In de gemeente wordt overlast van sluipverkeer ervaren met als gevolg klachten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, geluidsoverlast, oversteekbaarheid etc. Het aantal reacties vanuit de internetpolls over het sluipverkeer is erg groot. Ook vanuit de project- en klankbordgroep wordt het als knelpunt aangedragen. Daarnaast blijkt uit onderzoek uit 2008 dat er inderdaad op bepaalde routes sprake is van een hoog percentage doorgaand verkeer.

Het oplossen van de problematiek rondom het sluipverkeer is complex. Maatregelen hebben vaak sterk nadelige consequenties. Tegelijkertijd dienen in de problematiek de ruimtelijke en infrastructuurontwikkelingen in de omgeving te worden betrokken, zoals de verbreding van de A1, de werkzaamheden rondom knooppunt Hoevelaken gepland in 2017 en de westelijke randweg in Amersfoort. Bovendien spelen verschillende belangen en organisaties een rol, denk aan buurgemeenten, met name gemeente Soest, vanwege de bereikbaarheid van de A1 vanuit Soest.

In beginsel zijn er twee belangrijke routes met veel doorgaand verkeer in de kern Baarn aanwijsbaar:

- de route Drakenburgerweg-De Geerenweg;
- de route Lt. Gen. van Heutszlaan-Stationsweg-Javalaan-Bosstraat-Eemstraat-Eemweg-Bisschopsweg.

Het treffen van maatregelen tegen sluipverkeer gaat over het treffen van push- en pullmaatregelen. Op de Drakenburgerweg-De Geerenweg kunnen pushmaatregelen worden getroffen, waardoor het minder aantrekkelijk wordt voor verkeer om via deze route te rijden. Tegelijkertijd is het raadzaam om pullmaatregelen te treffen, om de bedoelde route (bijvoorbeeld de A1 in dit geval) aantrekkelijker te maken en hiermee te voorkomen dat het verkeer op de Drakenburgerweg-De Geerenweg terecht komt.

Pullmaatregelen worden getroffen: vanuit het samenwerkingsprogramma VERDER wordt gewerkt aan het tracébesluit met als doel (onder andere) het gedeelte van de A1 tussen knooppunt Eemnes en Bunschoten-Spakenburg te verbreden. De filedruk op dit gedeelte wordt verlaagd, zodat de verwachting luidt dat ook de problematiek op de Drakenburgerweg-De Geerenweg afneemt.

Vanwege de complexiteit van de gehele problematiek is het niet eenvoudig om één pushmaatregel te formuleren die een oplossing vormt en waarvan de nadelen eenvoudig in te schatten en acceptabel zijn. Aan de Drakenburgerweg-De Geerenweg liggen verschillende voorzieningen, zoals de sportvoorzieningen, die bereikbaar moeten blijven. Ook de oversteekbaarheid moet worden verbeterd. In het projectplan worden de verschillende maatregelen uiteen gezet en onderzocht. Het geactualiseerde verkeersmodel is hiervoor een aansluitend middel. In het projectplan worden zowel kansrijke maatregelen beschreven als de niet-kansrijke, zodat voor een ieder duidelijk is waarom een bepaalde maatregel niet wordt gekozen. Algemene maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan en dus die in het projectplan aan de orde komen, zijn:

- het 'knippen' van de route. Bijvoorbeeld ter hoogte van de Goeman Borgesiuslaan. Voordeel van het knippen van de doorgaande route is de lage investeringskosten. Nadelen zijn de gevolgen ten aanzien van bereikbaarheid: de bereikbaarheid van de voorzieningen, de bereikbaarheid van woningen, etc. Ook zal vanwege het knippen van de doorgaande route verkeer uitwijken naar een andere route. De kans is aanwezig dat hiermee het probleem (deels) wordt verschoven. Een knip kan bijvoorbeeld leiden tot een toename van de verkeersdruk op de Eemnesserweg. In plaats van het knippen van de route kan ook gekozen worden voor eenrichtingsverkeer over een bepaald weggedeelte, dit heeft dezelfde typen nadelen, weliswaar in mindere mate dan knippen. Ook zijn er andere nadelen te noemen bij dit type maatregel, zoals het minder gemakkelijk kunnen oriënteren;
- Het ontmoedigen van de route. Er kunnen verkeersvoorzieningen worden gerealiseerd om de route minder aantrekkelijk te maken. De Drakenburgerweg-De Geerenweg betreft echter een gebiedsontsluitingsweg en dergelijke maatregelen sluiten niet aan bij de functie van de weg. Uiteraard kunnen asverspringingen worden aangelegd, bijvoorbeeld in combinatie met een vluchtheuvel ter hoogte van oversteeklocaties, maar dergelijke maatregelen leiden niet tot het oplossen van de problematiek;
- Het aanbrengen van een doseerinstallatie. Een doseerinstallatie kan op twee manieren worden toegepast. 1. Met een verzinkbare paal of piramide die steeds één auto doorlaat. 2. Met alleen een verkeerslicht/doseerlicht. Het nadeel van optie 1 is de hoge kosten en het aansprakelijkheidsrisico. Het nadeel van optie 2 is dat men het verkeerslicht/doseerlicht kan negeren. In beide gevallen is er (uitgaande van goed functioneren) sprake van wachtrijvorming voor de doseerinstallatie. Ook bewoners staan in deze wachtrij. In beide gevallen is ook sprake van omrijdbewegingen om de doseerinstallatie te ontwijken, met als gevolg dat het sluipverkeer naar een andere route verschuift, zoals ook het geval is bij het knippen van de route;
- Alleen toestaan voor bestemmingsverkeer, door middel van bebording of kentekenregistratie met behulp van camera's. Juridisch gezien is dit geen mogelijkheid voor de Drakenburgerweg-De Geerenweg. De vraag of een voertuig bestemmingsverkeer betreft, is niet te handhaven. In situaties in het buitengebied kan worden gekozen voor het verlenen van ontheffingen, maar voor de situatie Drakeburgerweg-De Geerenweg is dit geen werkbare optie. Het alleen plaatsen van een bord kan niet worden gehandhaafd en zodoende zal het niet worden nageleefd.

Bovenstaande maatregelen laten zien dat de problematiek niet eenvoudig op te lossen is door het treffen van pushmaatregelen. De problematiek dient dan ook vanuit de bron te worden aangepakt: de oorzaak van het sluipverkeer ligt in de stagnatie op de A1. Het succesvol slagen van het samenwerkingsprogramma VERDER inclusief voorziene maatregelen op de A1 zijn dan ook van groot belang om de problematiek rondom sluipverkeer te verminderen. Het inzetten op het VERDER-project is dan ook essentieel. Naar verwachting is de planning dat de verbreding van de A1 tussen knooppunt Eemnes en de afslag Bunschoten in 2014 is verbreed, in 2017 wordt ook het gedeelte tussen afslag Bunschoten en knooppunt Hoevelaken aangepakt. In 2014 kan er dus reeds een verbetering optreden, maar de flessenhals verdwijnt in 2017. Tot die tijd zal het verkeer op de A1 te maken hebben met filevorming met als gevolg dat verkeer gaat sluipen. In de situatie totdat de uitbreiding van de A1 een feit is, liggen er geen eenvoudige maar doelmatige maatregelen voor de hand om de problematiek op te lossen zonder belangrijke nadelige effecten. In samenhang met het VERDER pakket zijn op het gebied van Regionaal Verkeersmanagement (RVM) ook afspraken gemaakt over de regionale sturing van verkeer in en om Baarn. De gemeente Baarn sluit zich aan bij de DVM sturingsvisie, waarin uitgangspunten over de afwikkeling van het verkeer in de regio zijn opgenomen. Belangrijk onderdeel daarbij is voor de gemeente dat de Drakenburgerweg en de De Geerenweg als 'beschermde wegen' zijn opgenomen. Dit wil zeggen dat deze wegen niet beschikbaar zijn voor het afwikkelen van DVM voorkeurroutes. De beschermde wegen zijn uitsluitend bedoeld voor bestemmingsverkeer, recreatief verkeer en openbaar vervoer.

Om een idee te krijgen van de gevolgen van een knip in de Drakenburgerweg-De Geerenweg, worden verkeerstellingen uitgevoerd in de periode februari-mei 2012. In deze periode vinden namelijk rioleringswerkzaamheden plaats in de Drakenburgerweg-De Geerenweg. Hierdoor wordt de doorgaande route 'geknipt' voor autoverkeer en ontstaat een interessante situatie. De rioleringswerkzaamheden vinden in drie fasen plaats waarbij de 'knip' in de route verschuift. Door verkeerstellingen uit te voeren op verschillende locaties wordt een indicatie verkregen van de gevolgen van een knip op verschillende

locaties. De verkeerstellingen vinden onder andere plaats op de Drakenburgerweg, Chopinlaan, Eemnesserweg en de Goeman Borgesiuslaan. Bij deze 'pilot' is het van groot belang om de informatievoorziening richting de weggebruikers zorgvuldig en op het juiste moment te plaatsen. Hierdoor wordt getracht om bijvoorbeeld zoveel mogelijk zoekverkeer te vermijden, zodat deze de verkeerstellingen niet vertroebelen.

De problematiek op de route Lt. Gen. van Heutszlaan-Stationsweg-Javalaan-Bosstraat-Eemstraat-Eemweg-Bisschopsweg is anders dan op de Drakenburgerweg-De Geerenweg. Vooruitlopend op eventuele maatregelen die uit het Projectplan Sluipverkeer voortkomen, worden op de route drie knelpunten aangepakt. Dit zijn het kruispunt Stationsweg/Vondellaan/Prins Hendriklaan, kruispunt Javalaan/Torenlaan en de Eemstraat-Eemweg. Dit zijn de projecten B3, B4 en B5 zoals eerder in dit hoofdstuk omschreven. De situatie voor fietsers op deze route wordt hiermee verbeterd. In het Projectplan Sluipverkeer wordt een blik geworpen op de huidige problematiek, op de verwachte toekomstige problematiek en mogelijke maatregelen op korte en lange termijn. De strategie wordt bepaald. Verschillende partijen worden bij het opstellen van het Projectplan betrokken, bijvoorbeeld de gemeente Soest.

Doel: strategiebepaling en -uitvoering om de overlast van sluipverkeer (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, geluidsoverlast, oversteekbaarheid etc.) te beperken, inzetten op actieve regionale aanpak.

C2. Beleidsplan beheer en onderhoud wegen en paden

Betreft beleidsaccent: Goed beheer en onderhoud van wegen en paden.

Betreft knelpuntnummers: 302, 304

Indicatie kosten: € 15.000,- voor onderzoek en het beleidsplan, exclusief uitvoering van maatregelen.

Het opstellen van een beleidsplan beheer en onderhoud wegen en paden. Vanuit verschillende kanalen worden klachten ontvangen over de staat van wegdekken en voet-/fietspaden, zoals kuilen, wortelopdruk, schuin aflopende trottoirs, etc. Met name voor de kwetsbare verkeersdeelnemers leidt dit tot ongewenste situaties. Vanwege de vergrijzing zal het aantal personen dat deze problematiek ervaart, de komende jaren toenemen. Het beleidsplan dient te worden afgestemd met het Bomenbeleidsplan dat op moment van schrijven in ontwikkeling is en de uitgangspunten die zijn opgenomen in de rapportages Bouw Advies Toegankelijkheid, Voetpaden voor iedereen (2004) en Bouw Advies Toegankelijkheid, Toegankelijkheid van voetpaden en looproutes te Baarn (2004). De SGB beschikt over informatie omtrent looproutes, wat eveneens bij het opstellen van het beleidsplan wordt betrokken.

Doel: een vastgesteld beleidsplan beheer en onderhoud wegen en paden inclusief maatregelenpakket.

4.6 Toelichting op de quick wins

In deze paragraaf staan de verschillende quick wins omschreven.

Q1. Kruispunt Javalaan/Bosstraat

Betreft knelpuntnummer: 188

Indicatie kosten: € 13.000,-

Het kruispunt van de Javalaan met de Bosstraat wordt door fietsers ervaren als onoverzichtelijk en krap. De hoeveelheid verkeer speelt hier ook een rol. In de werkgroep verkeer van de gemeente Baarn is dit punt aan de orde geweest. Idee voor een maatregel is het realiseren van een OFOS, een opgeblazen fietsopstelstrook, waardoor de fietsers over de breedte van de rijstrook staan en wachten auto's achter hun op hetzelfde rode licht. Er wordt een OFOS gerealiseerd op beide takken.

Q2. Ronde BP

Betreft knelpunt: 125

Indicatie kosten: € 3.000,-

Op de rotonde nabij de BP, de rotonde Eemweg/De Geerenweg/Bisschopsweg, zijn verschillende knelpunten op het vlak van verkeersveiligheid voor fietsers. Men vindt het onoverzichtelijk en de fietsers aan de noordzijde, een fietspad in twee richtingen, melden dat zij geen voorrang krijgen van het autoverkeer. De vormgeving van de rotonde dateert van het moment waarop fietsers nog geen voorrang hadden. Er wordt genoemd dat er slecht zicht is op fietsers. Volledige reconstructie zou de beste oplossing zijn, maar op korte termijn kan door middel van attentieverhogende middelen zoals bebording en markering de situatie worden verbeterd. Ook de verlichting verdient aandacht.

Q3. Reconstructie Plataanlaan-Goeman Borgesiuslaan incl. fietspad Goeman Borgesiuslaan

Betreft knelpunten: 11, 126, 128, 129, 130, 131

Indicatie kosten: niet van toepassing, project is reeds ingepland

In 2012 wordt de Plataanlaan-Goeman Borgesiuslaan heringericht. Verschillende ontvangen knelpunten betreft deze wegvakken. Deze worden dankzij de reconstructie aangepakt.

Q4. Kruispunt Drakenburgerweg/Goeman Borgesiuslaan

Betreft knelpunt: samenhang met Q3

Indicatie kosten: € 3.000,-

Het kruispunt kan worden aangepast in combinatie met de rioolwerkzaamheden die staan gepland (zie tevens een alinea bij project C1 over verkeerstellingen die worden uitgevoerd ten tijde van de werkzaamheden om een indicatie te krijgen van de gevolgen van een 'knip' in de route Drakenburgerweg-De Geerenweg op de verkeersstromen. Er wordt gedacht aan een lichte verhoging van het kruispunt om de maximumsnelheid van 50 km/h te handhaven. Ook wordt de oversteek voor fietsers op dit kruispunt verbeterd. Deze quick win versterkt quick win Q3 doordat het oversteken van het kruispunt voor fietsers veiliger wordt gemaakt.

Q5. Hinder door groen

Betreft knelpunten (onder andere): 113, 132, 148, 192, 205

Indicatie kosten: niet van toepassing, interne uren

Op de volgende locaties wordt de hinder door groen verminderd: Doorsteek Chopinlaan richting N221, Diepenbrocklaan, kruispunt Eemnesserweg met parkeerterrein Laanstraat, kruispunt Javalaan/Stationsweg, kruispunt Dotterbloemlaan-Crocusstraat, kruispunt Oranjestraat/Leestraat. Daarnaast is er op een aantal locaties sprake van bebording die niet goed zichtbaar is vanwege groen en locaties waar de stoep smal is als gevolg van bijvoorbeeld een brede heg. Ook dit wordt aangepakt. Hierdoor worden verkeersborden weer zichtbaar en trottoirs beter toegankelijk.

Q6. Bewegwijzering fietsroute Paleis Soestdijk – Koningsweg (De Naald) en via Bremeentje

Betreft knelpunt: 324

Indicatie kosten: € 1.000,-

De bewegwijzering is onvolledig. Dit wordt opgelost.

Q7. Verkeersveiligheidsoverleg

Betreft knelpuntnummer: niet van toepassing.

Indicatie kosten: niet van toepassing

In het ondertekende convenant Utrecht Verkeersveilig heeft de gemeente afgesproken om in samenwerking met naburige gemeenten een verkeersveiligheidsoverleg te realiseren. Provincie/ROV-Utrecht en de Politie Utrecht zijn vaste deelnemer en Rijkswaterstaat Utrecht en het Openbaar Ministerie zijn agendalid van dit overleg.

Q8. Overleg over handhaving

Betreft knelpuntnummer: niet van toepassing.

Indicatie kosten: niet van toepassing

In het ondertekende convenant Utrecht Verkeersveilig heeft de gemeente afgesproken dat zij in de lokale driehoek met het Openbaar Ministerie en de Politie Utrecht overlegt over de inzet van handhaving.

Q9. Fietsers Berkenweg/Dalweg

Betreft knelpuntnummer: 28

Indicatie kosten: € 100,-

Er loopt een fietsroute over het kruispunt Berkenweg/Dalweg. Vanuit de Berkenweg gaan fietsers linksaf naar de Dalweg; dit is momenteel onduidelijk. Dit wordt opgelost door het plaatsen van een bord met daarop de bewegwijzering.

Q10. Huisvuilwagens tijdens schoolspits

Betreft knelpuntnummer: 156

Indicatie kosten: niet van toepassing

Huisvuilwagens rijden hun vaste route in de omgeving van de Amaliaschool; in de huidige situatie rijden de wagens tijdens de schoolspits op vrijdagochtend langs de school. Dit is niet wenselijk. In deze quick win wordt dit voorkomen door de tijden van de ophaaldienst iets te verschuiven.

Q11. Paaltje 300 Roedenlaan

Betreft knelpuntnummer: 279

Indicatie kosten: niet van toepassing

Er staat een paaltje in de weg in de Stulpseleen, ter hoogte van de 300 Roedenlaan. Dit wordt verzet.

4.7 Uitvoeringsprogramma

In de bijeenkomsten met de projectgroep en klankbordgroep is een prioritering aangebracht in de projecten. Bij het prioriteren is onder andere gekeken naar de urgentie van de problematiek, de volgorde van projecten en draagvlak.

Concrete uitvoeringsprojecten, beleidsplannen, procesafspraken en quick wins

Het uitvoeringsprogramma bevat zowel concrete uitvoeringsprojecten, beleidsplannen als procesafspraken. In totaal zijn er zes concrete uitvoeringsprojecten, vijf plannen met een uitvoeringsprogramma, twee plannen zonder uitvoeringsprogramma en één project dat alleen procesafspraken omvat. Naast de projecten zijn er quick wins geformuleerd, die op zeer korte termijn resultaten laten zien.

Het uitvoeringsprogramma bevat dus vijf projecten die het opstellen van een plan met uitvoeringsprogramma bevatten. Een voorbeeld hiervan is het Projectplan Sluipverkeer (C1). De problematiek is namelijk te complex om eenvoudig op te lossen, zonder dat de problematiek en mogelijke maatregelen goed worden onderzocht en betrokkenen organisaties en personen in het proces worden meegenomen. Het opstellen van een plan kost tijd, maar deze investering wordt later teruggewonnen dankzij een zorgvuldig doorlopen proces waarbij de problematiek in één keer goed en weloverwogen wordt aangepakt.

In tabel 4.3 staat het overzicht van de projecten, voorzien van indicatie van kosten, verspreid over de periode 2012-2016. Zoals beschreven zijn er projecten benoemd die het opstellen van een beleidsplannen met een apart uitvoeringsprogramma omvatten. Dit zijn het Voetgangersplan Centrum (A5), Fietsveiligheid en Bereikbaarheid (B1), het Aanvalsplan BOA (B7), het Projectplan Sluipverkeer (C1) en het Beleidsplan Beheer en Onderhoud (C2). De kosten van uitvoering van de maatregelen die in het uitvoeringsprogramma van deze projecten zullen komen te staan, zijn in tabel 4.3 als een PM-post opgenomen. Deze worden bij het opstellen van het plan geraamd en vastgesteld.

Bereikbaarheid	2012	2013	2014	2015	2016
A1. Wegcategorisering: vorm, functie, gebruik			€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
A2. Uitrustroutekaart		-			
A3. Procesafspraken	-	-	-	-	-
A4. Parkeernormennota		€ 7.500			
A5. Voetgangersplan centrum				€ 10.000	€ PM UP*
Verkeersveiligheid	2012	2013	2014	2015	2016
B1. Fietsveiligheid en bereikbaarheid		€ 12.500	€ 12.500	€ PM UP*	
B2. Verkeersveiligheid Eemnesserweg			€ 30.000		
B3. Stationsweg/Vondellaan/Prins Hendrikln		€ 25.000			
B4. Kruispunt Javalaan/Torenlaan				€ 90.000	€ 90.000
B5. Eemstraat/Kerkstr/Eemweg/Faas Eliasln	€ 12.500	€ 12.500			
B6. Project basisscholen		€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000
B7. Aanvalsplan BOA		€ 2.500	€ 2.500	€ PM UP*	
Leefbaarheid	2012	2013	2014	2015	2016
C1. Projectplan Sluipverkeer	€ 15.000	€ 15.000	€ PM UP*		
C2. Beleidsplan Beheer en Onderhoud	€ 7.500	€ 7.500	€ PM UP*		
Quick wins	2012	2013	2014	2015	2016
Q1. Kruispunt Javalaan/Bosstraat	€ 13.000				
Q2. Rotonde BP	€ 3.000				
Q3. Reconstructie Plataanlaan-G. Borgesiusln	-				
Q4. Kruisp Drakenburgerweg/G. Borgesiusln	-				
Q5. Hinder door groen	€ 1.000				
Q6. Bewegwijzering fietsroutes	€ 1.000				
Q7. Verkeersveiligheidsoverleg	-	-	-	-	-
Q8. Overleg over handhaving	-	-	-	-	-
Q9. Fietsers Berkenweg/Dalweg	€ 100				
Q10. Huisvuilwagens tijdens schoolspits	-				
Q11. Paaltje 300 Roedenlaan	-				
Totaal	€ 52.100	€ 84.500	€ 97.000	€ 152.000	€ 142.000
Uitvoering projecten A5, B1, B7, C1, C2			€ PM	€ PM	€ PM

Tabel 4.3: Uitvoeringsprogramma 2012-2016

* UP = uitvoeringsprogramma. Een aantal projecten betreft het opstellen van een plan met een bijbehorend uitvoeringsprogramma. De maatregelen die in de uitvoeringsprogramma's komen te staan, zijn nog niet bekend. Daarom is voor deze uitvoeringsprogramma's een PM-post opgenomen.

De problematiek rondom sluipverkeer is oorzaak van veel knelpunten zoals gebundeld in de knelpuntenlijst. Vanwege de samenhang met andere knelpunten en de urgentie van de problematiek wordt het Projectplan Sluipverkeer, project C1, naar voren getrokken. Daarnaast start ook het beleidsplan Beheer en Onderhoud van wegen en paden in 2012 (project C2). Zowel de project- als klankbordgroep vindt dit een belangrijk thema, mede gezien het aantal reacties vanuit bewoners over dit onderwerp.

Ook de verkeersveiligheid van fietsers, project B1, vormt een belangrijk onderwerp. Vanwege een inhoudelijke samenhang met project C1 is ervoor gekozen om dit niet geheel parallel te laten lopen, maar achter elkaar. Zo kan project B1 op het Projectplan Sluipverkeer worden afgestemd. De uitvoeringsprojecten binnen verkeersveiligheid, namelijk B2, B3, B4 en B5, zijn achter elkaar gepland.

Vanwege subsidietermijnen eerst project B5 in 2012, vanwege de actualiteit rondom de NBS volgt project B3 in 2013, daarna project B2 in 2014 en tot slot B4 in 2015-2016.

Projecten A3 en B6 zijn doorlopende projecten. Het basisschoolproject B3 wordt verspreid over 4 jaar: 2 scholen per jaar. Het Aanvalsplan BOA hangt samen met de basisschoolprojecten. Het Aanvalsplan BOA dient daarmee niet in het einde van de tijdshorizon te worden opgesteld. Zodoende is het Aanvalsplan BOA in 2013-2014 geplaatst. De Parkeernormennota is voorzien in 2013. Dit vanwege de samenhang met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening die gericht is op 2013.

Project A1 is verspreid over de jaren 2014, 2015 en 2016. In het begin van de periode zijn reeds projecten voorzien ten behoeve van de overeenkomstigheid tussen vorm, functie en gebruik van de weg (B3 en B5) en om ook achterin de periode dergelijke knelpunten te kunnen aanpakken is A1 over de laatste drie jaar verspreid. Ook het Voetgangersplan Centrum wordt in het einde van de periode opgesteld, namelijk in 2015-2016. De bereikbaarheid en verkeersveiligheid van voetgangers is tevens onderdeel van het Beleidsplan Beheer en Onderhoud van wegen en paden, zodat de deelname van voetgangers aan het verkeer reeds vroegtijdig aan de orde komt. Het Voetgangersplan Centrum wordt gekoppeld aan de Toekomstvisie Baarn 2030 die naar verwachting in 2012 wordt vastgesteld.

Bijlage 1: Resultaten internetpolls

B1.1 Resultaten eerste internetpoll

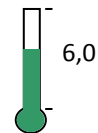
Algemeen

Van 17 augustus tot en met 5 september 2011 is een internetpoll gehouden. Dit vond plaats na de schoolvakantie, die dit jaar vroeg viel. De aankondiging van de poll werd gedaan via de Baarnsche Courant en via e-mails aan betrokkenen. In totaal hebben 394 personen de poll volledig ingevuld. De resultaten van de poll vormen statistisch gezien geen representatieve steekproef, maar geven een belangrijke indicatie van de onderwerpen die onder de Baarnse bevolking spelen.

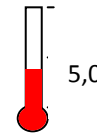
In de poll is gevraagd naar rapportcijfers voor verschillende onderwerpen en naar de mening van de respondent over waar zij in zouden willen investeren. De resultaten hiervan zijn hieronder weergegeven. Daarnaast is gevraagd naar verkeersveiligheidsknelpunten en suggesties om het verkeer in de gemeente Baarn te verbeteren. De knelpunten zijn meegenomen in de knelpuntenlijst, zie bijlage 5.

Rapportcijfers

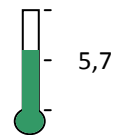
Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid in de gemeente Baarn als automobilist?



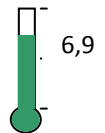
Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid in de gemeente Baarn als fietser?



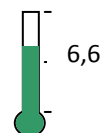
Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid in de gemeente Baarn als voetganger?



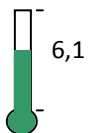
Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid in de gemeente Baarn per auto? (hoe goed u een bestemming kunt bereiken, niet de kwaliteit van het onderhoud van het wegdek)



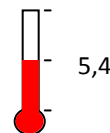
Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid in de gemeente Baarn per fiets? (de aanwezigheid van fietspaden/-stroken, niet de kwaliteit van het onderhoud van asfalt of tegels)



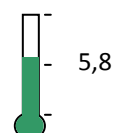
Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid in de gemeente Baarn als voetganger? (de aanwezigheid van voetpaden, niet de kwaliteit van het onderhoud van voetpaden)



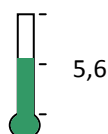
Hoe beoordeelt u de parkeersituatie in uw woonomgeving?



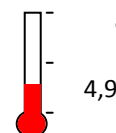
Hoe beoordeelt u het aanbod van parkeerplaatsen (het aantal) in het centrum van Baarn?



Hoe beoordeelt u fietsparkeervoorzieningen in het centrum van Baarn?



Hoe beoordeelt u gedrag van automobilisten wat betreft parkeren?



Investeren

Wat vindt u belangrijk? Als u de gemeente was, in welke van de volgende onderwerpen zou u investeren?

De top vijf:

1. Het terugdringen van sluipverkeer;
2. Fietsvoorzieningen (bijvoorbeeld fietspaden en fietsstroken);
3. Verkeersveilige schoolomgevingen;
4. Handhaving (alle verkeersovertredingen met uitzondering van roodlicht en snelheid. De bevoegdheid voor roodlicht- en snelheidscontroles ligt bij de politie, niet bij de gemeente);
5. Extra parkeervoorzieningen.

Overig

- Ruim de helft van de respondenten vindt de 50 km/h-wegen tijdens de ochtend- en avondspits druk, een kwart vindt het gedurende de hele dag druk. De overige respondenten (een kwart) ervaart een normale of geen drukte;
- De grootste groep respondenten vindt de 30 km/h-wegen niet druk (neutraal of redelijk rustig), een minderheid ervaart gedurende de hele dag of alleen tijdens de spitsen drukte;
- In de poll spreekt men zich minder uit over het openbaar vervoer. De bereikbaarheid per trein krijgt een voldoende, maar de vraag over de beoordeling van de bereikbaarheid per bus wordt door de overgrote meerderheid met 'geen mening' beantwoord. Ook de kwaliteit van de bushaltes wordt door de overgrote meerderheid met 'geen mening' beantwoord. De respondenten die deze vragen wel hebben beantwoord, geven een onvoldoende;
- De helft van de respondenten ervaart veel of regelmatig geluidsoverlast, de andere helft is neutraal of ervaart weinig of zeer weinig geluidsoverlast;
- De luchtkwaliteit wordt als voldoende beoordeeld.

B1.2 Resultaten tweede internetpoll

Algemeen

De tweede internetpoll vond plaats van 26 oktober t/m 16 november 2011. De poll viel na de herfstvakantie. Net zoals de eerste poll werd de aankondiging gedaan via de Baarnsche Courant en via e-mails aan betrokkenen. Ook respondenten uit de eerste internetpoll zijn benaderd. In totaal hebben 160 personen de poll volledig ingevuld. Doel van de poll is het verzamelen van knelpunten op het vlak van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De knelpunten die tijdens de eerste poll zijn genoemd, zijn in de onderstaande resultaten niet meegenomen, maar wel in de knelpuntenlijst van bijlage 5.

Deelnemers

In totaal hebben 160 personen deelgenomen aan de poll. Circa 60 respondenten hadden de eerste poll ook ingevuld, circa 100 respondenten hebben niet deelgenomen aan de eerste poll. In totaal hebben aan beide polls dus circa 500 personen deelgenomen.

Resultaten

Veruit de meeste knelpunten betreffen verkeersveiligheidsknelpunten, namelijk circa 65%. De overige knelpunten zijn gelijk verdeeld over bereikbaarheid en leefbaarheid. De meest aangevinkte categorieën knelpunten zijn (in volgorde):

- De verkeersveiligheid als fietser;
- De verkeersveiligheid als automobilist;
- De verminderde verkeersveiligheid door verkeersgedrag;
- De overlast door sluipverkeer;
- De bereikbaarheid als automobilist.

Bijlage 2: Hoofdlijnen ongevallenregistratie

Algehele beschouwing van de ongevallenanalyse op hoofdlijnen

In de gemeente Baarn zijn geen black spots aan te wijzen. Verspreid over de gemeente vinden er ongevallen plaats. De statistieken in Baarn tonen veel overeenkomsten met de gemiddelde statistieken in de provincie Utrecht.

Registratiegraad

Niet alle ongevallen worden geregistreerd. De registratiegraad is beter naarmate het letsel ernstiger is. De registratiegraad voor verschillende ernstcategorieën is als volgt:

- Gewonden bij spoedeisende hulp (SEH): registratiegraad circa 10-15%;
- Ziekenhuisgewonden: registratiegraad circa 55%;
- Verkeersdoden: registratiegraad circa 90%.

De registratiegraad verschilt niet alleen per ernstcategorie: de registratiegraad verschilt ook voor verschillende typen ongevallen. Zo is de registratiegraad hoger voor ongevallen met gemotoriseerd verkeer en bromfietzers dan voor ongevallen met alleen langzaam verkeer. Bij fietsongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemer betrokken is, is de registratiegraad zeer laag. De registratiegraad van vooral ziekenhuisgewonden en SEH-slachtoffers (spoedeisende hulp-slachtoffers), maar ook van doden is over de jaren geleidelijk lager geworden.

Hiernaast heeft de politie in 2009 een andere registratiemethodiek gehanteerd ten opzichte van de jaren ervoor. In 2010 zijn er wederom wijzigingen geweest in registratie. Het gevolg hiervan is dat de registratiegraad in 2010 nog verder is gedaald ten opzichte van de cijfers hierboven aangegeven.

Ongevallen verdeeld naar jaar

Uit een analyse naar het aantal ongevallen verdeeld naar jaar, blijkt daling in het aantal geregistreerde (slachtoffer)ongevallen. De jaren 2009 en 2010 hebben echter een verdere onderregistratie dan de voorgaande jaren, zodat dit een vertekend beeld geeft van de werkelijke situatie. Ondanks de dalende registratiegraad valt een aantal conclusies te trekken.

Het aantal ongevallen neemt gedurende de jaren af. Bij het aantal slachtofferongevallen en ernstige ongevallen is deze daling minder aanwezig. De daling die vanwege de onderregistratie in 2009 verwacht zou mogen worden, blijkt niet uit het aantal ongevallen in de tabel. Het aantal dodelijke ongevallen is beperkt, in de laatste 10 jaar hebben 3 dodelijke ongevallen plaatsgevonden. Uit deze tabel blijkt dat verkeersveiligheid een thema blijft waarop de gemeente Baarn zou moeten inzetten.

Jaar	Ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gew. ongevallen	UMS ongevallen*
2001	197	53	7	0	7	46	144
2002	195	53	15	0	15	38	142
2003	178	63	13	1	12	50	115
2004	168	49	10	0	10	39	119
2005	136	39	7	0	7	32	97
2006	156	48	13	0	13	35	108
2007	148	36	13	1	12	23	112
2008	125	45	8	1	7	37	80
2009	129	44	15	0	15	29	85
2010	43	15	7	0	7	8	28
Totaal 2001-2005	874	257	52	1	51	205	617
Totaal 2006-2010	601	188	56	2	54	132	413

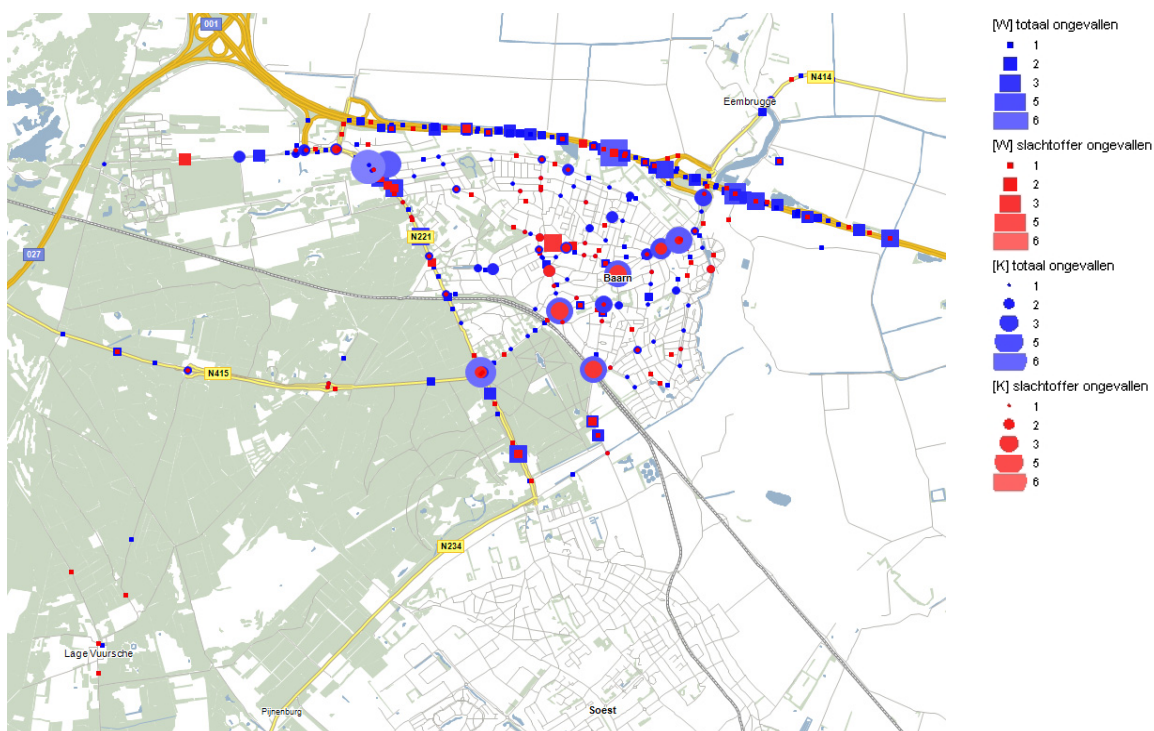
* UMS = uitsluitend materiële schade

Tabel B2.1: Ongevallen verdeeld naar jaar

Locaties slachtofferongevallen 2006-2010

In de periode 2006-2010 zijn op de volgende locaties 2 of meer slachtofferongevallen geregistreerd:

- Wegvak Zandheuvelweg: 3 slachtofferongevallen;
- Amsterdamsestraatweg:
 - o Ronde Amsterdamsestraatweg/Wakkerendijk: 2 slachtofferongevallen (na reconstructie in 2006);
 - o Wegvak Amsterdamsestraatweg tussen Drakenburgerweg en Ravensteinselaan: 5 slachtofferongevallen;
 - o Wegvak Amsterdamsestraatweg tussen Ven Reenenlaan en Dillenburglaan: 2 slachtofferongevallen;
 - o Kruispunt Amsterdamsestraatweg/Hilversumsestraatweg: 5 slachtofferongevallen;
 - o Wegvak Amsterdamsestraatweg tussen Hilversumsestraatweg en Biltseweg: 4 slachtofferongevallen;
- Kruispunten en tussenliggend wegvak Eemnesserweg: kruispunt met de Plataanlaan (4) en kruispunt met de Dalweg (2) en tussenliggend wegvak (4): 10 slachtofferongevallen (kruispunt met Dalweg is in 2008 gereconstrueerd, de 2 slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden in 2009 en 2010);
- Dalweg wegvak tussen Eemnesserweg en Berkenweg: 2 slachtofferongevallen;
- Kruispunt Prins Hendriklaan/Amaliaan/Nieuw Baarnstraat/Nieuwstraat/Leestraat: 3 slachtofferongevallen
- Eemweg-Eemstraat:
 - o Kruispunt Brink/Eemstraat/Bosstraat: 4 slachtofferongevallen (2006, 2008 en twee slachtofferongevallen in 2009, in 2008 is het kruispunt gelijkwaardig geworden, in 2010 opnieuw een voorrangskruising);
 - o Kruispunt Eemweg/Tromplaan/Rembrandtlaan: 3 slachtofferongevallen
 - o Ronde Eemweg/Geerenweg/Bisschopsweg: 3 slachtofferongevallen
- Kruispunt Stationsweg/Vondellaan/Prins Hendriklaan: 4 slachtofferongevallen
- Kruispunt Torenlaan/Vondellaan/Wijkamplaan: 4 slachtofferongevallen (één in 2006, twee in 2009 en één in 2010, het kruispunt is gereconstrueerd in 2009);
- Torenlaan tussen Praamgracht en Dennenlaan: 4 slachtofferongevallen (één in 2006, één in 2008 en twee in 2009. Bij twee ongevallen (2008, 2009) zijn fietsers geregistreerd als slachtoffers.



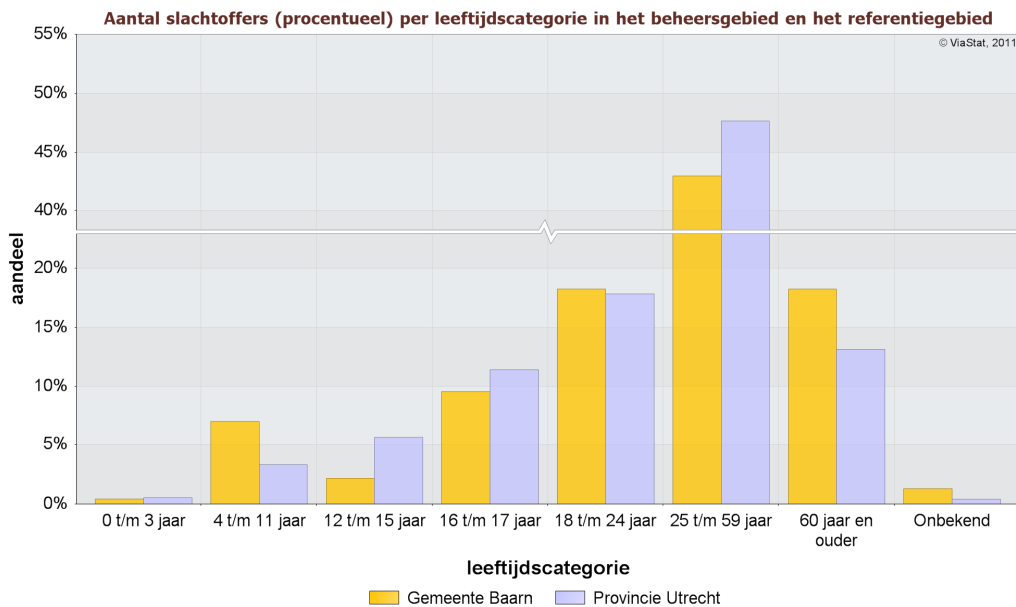
Figuur B2.1: Kaart met geregistreerde ongevallen in 2006-2010

* *Toelichting legenda: Er is onderscheid gemaakt naar ongevallen op wegvak (W) en kruispunt (K). De ongevallen op wegvak zijn op de kaart weergegeven met een vierkant, op een kruispunt met een stip. De blauwe stippen en vierkanten betreffen het totaal aantal ongevallen. Des te groter de stip of het vierkant, des te meer ongevallen hebben plaatsgevonden. De rode stippen en vierkanten betreffen slachtofferongevallen.*

Verkeersveiligheidsmonitor

Indien slachtoffers in de periode 2006 t/m 2010 naar leeftijdscategorie worden verdeeld (procentueel) en vervolgens afgezet tegen de provinciale cijfers, ontstaat figuur B2.2. Deze figuur maakt inzichtelijk hoe deze verschillende doelgroepen in de gemeente Baarn zich ten opzichte van de algehele provincie qua grootte verhouden. Het aantal slachtoffers van iedere leeftijdscategorie vergeleken met het totaal aantal slachtoffers, uitgedrukt in procenten. Hieruit blijkt bijzondere aandacht voor

- de doelgroep 4 t/m 11 jaar;
- de doelgroep 60+.



Figuur B2.2: Slachtoffers (procentueel) naar leeftijdscategorie in gemeente Baarn (beheersgebied) en de provincie Utrecht (referentiegebied) in de periode 2006 tot en met 2010.

Bijlage 3: Hoofdlijnen verkeersintensiteiten

In 2011 zijn tellingen uitgevoerd om het verkeersmodel van de gemeente Baarn te actualiseren. Op basis van het verkeersmodel zijn wegvakken geanalyseerd. Er zijn twee typen knelpunten:

1. De verhouding tussen de intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding) is meer dan 0,8. Dit is een landelijke vuistregel voor de kwaliteit van de afwikkeling van het verkeer op een wegvak. Indien de I/C-verhouding groter is dan 0,8 ontstaan er haperingen in de verkeersafwikkeling. Benadert de I/C-verhouding de waarde 1,0, is de intensiteit gelijk aan de capaciteit en staat het verkeer stil (file). De I/C-waarde volgt direct uit het verkeersmodel. Daarnaast zijn wegvakken of kruispunten opgesomd waarvan bekend is dat hier de verkeersafwikkeling haperingen vertoont;
2. Een verkeersintensiteit op erftoegangswegen van circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) of meer. Deze landelijke, algemene vuistregel is gehanteerd om de wegen te selecteren waar deze bovengrens van 6.000 mvt/etmaal worden overschreven. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid is het niet wenselijk om deze bovengrens te overschrijden.

Ad 1. Verkeersafwikkeling

Op de volgende wegvakken of kruispunten doen zich problemen in de verkeersafwikkeling voor.

In de huidige situatie:

- Eemstraat-Eemweg-Bisschopsweg;
- Ronde De Geerenweg/Bisschopsweg/Eemweg;
- Drakenburgerweg-De Geerenweg.

In de toekomstige situatie komen de volgende wegvakken erbij (op basis van verkeersmodel):

- Amsterdamsestraatweg;
- Route Chopinlaan-Van Heemstralaan-Eemnesseweg-Brink;
- Bisschopsweg ter hoogte van A1;
- Prins Hendriklaan;
- Stationsweg;
- Torenlaan;
- Spoorwegovergang Lt. Gen. van Heutszlaan;
- Spoorwegovergang Torenlaan.

Ad 2. Vuistregel maximaal 6.000 mvt/etmaal op erftoegangswegen

De erftoegangswegen met een intensiteit 6.000 mvt/etmaal of meer:

- Eemnesseweg tussen Plataanlaan en Brink (nu circa 6.000 mvt/etmaal, in 2020 9.500 mvt/etmaal);
- Brink (nu 6.000 mvt/etmaal, in 2020 9.000 mvt/etmaal);
- Eemstraat (nu 8.200 mvt/etmaal, in 2020 10.700 mvt/etmaal);
- Bosstraat (nu 8.500 mvt/etmaal, in 2020 10.500 mvt/etmaal);
- Javalaan (tussen Torenlaan en Bosstraat, nu 7.600 mvt/etmaal, in 2020 8.600 mvt/etmaal);
- Prins Hendriklaan (nu max 5.300 mvt/etmaal, in 2020 7.500 mvt/etmaal).

Doorgaand verkeer

In 2008 is een kentekenonderzoek uitgevoerd in de kern van Baarn. Doel van het onderzoek was om een goed beeld te verkrijgen van het doorgaande verkeer op zes vooraf gedefinieerde routes door de kern.

De kentekens zijn op de volgende in/uitgaande locaties geregistreerd:

1. Lt. Gen. van Heutszlaan;
2. Bisschopsweg;
3. Torenlaan;
4. Drakenburgerweg.

Daarnaast zijn op de Wijkampaan en Javalaan kentekens geregistreerd, om de routes te kunnen bepalen. Uit het onderzoek blijkt dat:

- Het percentage doorgaand verkeer ligt tijdens de spits hoger dan buiten de spits;

- In de ochtendspits bedraagt het percentage doorgaand verkeer op de onderzochte routes circa 30%. In de avondspits bedraagt het percentage doorgaand verkeer op de onderzochte routes circa 37%.
- Met name op de relatie van de Drakenburgerweg naar de Bisschopsweg is veel doorgaand verkeer aanwezig. Dit geldt voor de ochtendspits, avondspits en de totale onderzoeksperiode;
- Overige doorgaande relaties zijn te vinden op de route van de Lt. Gen. van Heutszlaan naar de Bisschopsweg en van de Bisschopsweg naar de Torenlaan;
- Op de route van de Lt. Gen van Heutszlaan naar de Bisschopsweg rijdt ongeveer 90% via de Bosstraat-Eemstraat. Het overige deel rijdt via de Javalaan;
- Op de route van de Bisschopsweg naar de Lt. Gen. van Heutszlaan rijdt 97% via Eemstraat-Bosstraat;
- Op de route van de Torenlaan naar de Bisschopsweg rijdt ongeveer 75% via de Bosstraat-Eemstraat. De overige 25% verdeelt zich over de route via de Javalaan en de Wijkamplaan;
- Op de route van de Bisschopsweg naar de Torenlaan rijdt ongeveer 85% via de Eemstraat-Bosstraat. Het overige deel van het verkeer verdeelt zich over de route via de Javalaan en de Wijkamplaan.

Bijlage 4: Selectie knelpunten

In deze bijlage is de selectie weergegeven van de knelpunten met een score van 6 punten of hoger. Deze selectie in combinatie met de beleidsaccenten vormen de basis van het uitvoeringsprogramma als opgenomen in hoofdstuk 5. Het nummer aan de linkerkant in de tabellen komt overeen met het knelpuntnummer in de knelpuntenlijst. Het cijfer tussen haakjes in de tabellen geeft de score van het knelpunt aan, gebaseerd op de criteria. De puntenopbouw is terug te vinden in de knelpuntenlijst.

Nr.	Bereikbaarheid	Score	project
4	Bestevaerweg, oprijden kruispunt met Bisschopsweg in avondspits	7	C1
10	Rotonde bij BP (Eemweg/Geerenweg/Bisschopsweg), doorstroming	7	C1
62	Parkeren, bereikbaarheid hulpdiensten	7	A2, B7
13	Eemweg-Eemstraat doorstroming	7	C1
8	Drakenburgerweg-De Geerenweg, doorstroming	6	C1
33	Auto's op trottoir, handhaving	6	B7

Nr.	Verkeersveiligheid	Score	project
125	Rotonde bij BP	9	Q2
137	Eemnesserweg, veiligheid fietsers, intensiteit, onduidelijke voorrang, etc	9	B2
172	Oversteekbaarheid Eemweg-Eemstraat, kruispunt met Faas Eliaslaan	8	B5
174	Oversteekbaarheid kruispunt Brink/Eemstraat/Bosstraat	8	A5, B1, C1
202	Kruispunt Torenlaan/Javalaan	8	B4
96	Inconsistentie rotondes	7	-
114	Drakenburgerweg, Geerenweg, fietsers, oversteken sportvoorzieningen	7	B1, C1
138	Eemnesserweg, rotonde politiebureau	7	B1
140	Eemnesserweg, kruispunt met Nieuwstraat en Dalweg	7	B2
173	Oversteekbaarheid Eemweg-Eemstraat, kruispunt met Tromplaan	7	B1, C1
159	Prins Hendriklaan/Nieuw Baarnstraat, kruispunt	7	B1
208	Kruispunt Stationsweg/Vondellaan/Prins Hendriklaan	7	B3
203, 241	Javalaan, Bosstraat, verkeersveiligheid fietsers, hoge snelheid, hoge intensiteit voor 30 km/h	7	A1
104	Amsterdamsestraatweg, verkeersveiligheid fietser oversteken	6	B1
130	Plataanlaan-Goeman Borgesiuslaan, verkeersveiligheid fietser	6	Q3
149	Eemnesserweg/Berkhoutstraat, voorrang fietsers en schoolroute	6	B2
151	Eemnesserweg, vrachtverkeer en veiligheid fietsers	6	B1
157	Pr Hendriklaan-Nieuw Baarnstraat, wegvakken, verkeersveiligheid fietsers	6	A1
166	Dalweg, verkeersveiligheid fietsers	6	A1
175	Brink, verkeersveiligheid fietser	6	B1, C1
176	Brink, bereikbaarheid en verkeersveiligheid voetganger	6	A5
181	Laanstraat, voetgangersgebied, handhaving	6	A5, B7
185	Bosstraat, oversteken langzaam verkeer	6	A1, A5, B1
188	Javalaan, kruispunt met Bosstraat	6	Q1
205	Kruispunt Javalaan/Kettingweg/Stationsweg	6	Q5
217	Kruispunt Torenlaan/Vondellaan/Wijkampaan, fietsers	6	B1
228	Spoorwegovergang Torenlaan	6	B1, B6
237	Kruispunt Javalaan/Oosterstraat	6	B1

Nr.	Leefbaarheid	Score	project
288	Sluipverkeer Van Heutszlaan-Javalaan-Bosstraat-Eemstraat-Eemweg	9	C1
289	Sluipverkeer Drakenburgerweg-Geerenweg	8	C1
302	Beheer en onderhoud trottoirs (schuin, wortelopdruk, etc) (6)	6	A5, C2
304	Beheer en onderhoud wegdek, verschillende locaties	6	C2

Bijlage 5: Knelpuntenlijst

Toelichting: In deze knelpuntenlijst zijn alle ontvangen knelpunten opgenomen. Lange teksten zijn ingekort, reacties zijn anoniem gemaakt. Verschillende reacties over hetzelfde knelpunt zijn aangegeven met letters (A, B, C, etc). Tegelijkertijd zijn versc reacties samengevoegd.

Leeswijzer

Indeling: de ontvangen knelpunten zijn verdeeld naar één van de drie thema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Bron knelpunt: waar komt het knelpunt vandaan? Komt het voort uit de internetpoll of uit de algemene klachtenregistratie van de gemeente? Is het genoemd door de klankbordgroep of de projectgroep?

Criteria prioritering: er zijn 7 criteria op basis waarvan een knelpunt een punt kan krijgen. Voor een toelichting op de criteria: zie hoofdstuk 5 van het GVVP. Een knelpunt kan maximaal een score van 9 punten krijgen.

In de kolom **'Totaal'** staan de punten opgeteld. Knelpunten met 8 of 9 punten zijn donkeroranje gekleurd, knelpunten met 6 of 7 punten lichtoranje en knelpunten met 5 of minder punten blauw.

In de kolom **'Toelichting'** zijn opmerkingen geschreven, bijvoorbeeld de beleidsambitie die het knelpunt betreft.

In de kolom **'Projectcode'** staat een verwijzing naar het project waarin het knelpunt wordt meegenomen. Alleen de knelpunten met een score van 6 punten of hoger zijn hier benoemd. Bij het uitvoeren van projecten wordt de gehele lijst bekeken om gerelateerde of samenhangende knelpunten mee te nemen, ook die knelpunten met een score lager dan 6 punten.

		Draagvlak			Beleid		Objectief												
		Internetpoll/Klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie	Intensiteiten	Totaal		Toelichting	Projectcode							
BEREIKBAARHEID																			
1	Algemeen, verkeersmaatregelen	Als automobilist komen er steeds meer verkeerspaaltjes om de weg te versmallen wat opstopping en soms gevaarlijke situaties veroorzaakt.									1								
2	Algemeen, parkeren, doorgankelijkheid hulpdiensten en vuilnisauto.	Het parkeren van auto's op de hoeken van de kleine straten in Baarn levert geregeld problemen op voor de vuilnisauto en vrachtauto's. Gevolg: vertraging van werkzaamheden en iedereen wordt zijn bed uit getoeterd. Graag strengere controle op de geel gearceerde plaatsen! Ook de brandweer kan er dan niet door, dat geeft een onveilig gevoel.									1		4	5	Hulpdiensten, handhaving				
3	Algemeen, doorstroming, comfort	Verder is Baarn niet anders dan hobbelent over de vluchtheuvels en slalon door de poortjes in en uit te komen. Heel irritant in de auto. Heel naar als fietser. ergebnis nummer 1 bij mij.									1				1				
4	Bestevaerweg/Bisschopsweg	A. Vanaf de Bestevaerweg rechtsaf de Eemweg oprijden in de spits is te doen, maar linksaf is erg moeilijk. B. Bestevaerweg-Eemweg is in de spits zo druk dat je er bijna niet kunt invoegen. C. Automobilisten die vanaf de Bestevaerweg linksaf richting centrum willen, nemen nu in de spits meestal de route door de Doormanlaan omdat ze hier via een rotonde direkt linksaf door kunnen rijden. Als je dit via de Bestevaerweg doet sta je eindeloos te wachten. Ik stel voor hier ook een rotonde aan te leggen zodat je het sluihverkeer in de Doormanlaan een halt toeroept. D. Opdraaien vanaf de Bestevaerweg naar de Bisschopsweg voor gemoteriseerd verkeer, richting centrum, is vaak nauwelijks mogelijk vanwege drukte(ook sluihverkeer). Een(driepoots) rotonde(met voorrang voor fietsers) zou hier een goede oplossing kunnen zijn, Heeft tevens een remmende functie voor het aanstormende verkeer vanaf de A1. E. Knelpunt Bestevaerweg betreft verkeer dat richting A1 wil rijden dat moet wachten op linksafslaand verkeer. Evt strook voor rechtsaf maken.									1	1		4		1	7	Gevolg van sluihverkeer	C1
5	Vondellaan, Torenlaan, afslaan, blokkeren	Afslaand verkeer met name snel verkeer kan tijdens spits moeilijk afslaan vanuit vondellaan links af torenlaan op vanwege chaos auto,s fietsers wanner spoorbomen dicht zijn. Duidelijker visuele wegdek markering voor auto,s zodat kruispunt open blijft bij dichte spoorbomen.									1					1			
6	Amsterdamsestraatweg, oprijden	Van reenenlaan, Amsterdamsestraatweg. De wijk kent slechts één mogelijkheid uit de wijk te komen. Vooral tijdens spitsuren gevaarlijke sitaties vanaf van reenenlaan linksaf a'damsestraatweg op: zeer moeilijk op de weg te komen terwijl verkeer erachter dat bijv naar rechts wil lang moet wachten. oplossing: rutgers van rozenburglaan openstellen alleen voor rechtsafverkeer.									1						1		
7	Amsterdamsestraatweg, Noordschil, Esscherrotonde	De uitstroom van de Noordschil leidt tot doorstromingsproblemen op de Esscher-rotonde. Dit vormt een bereikbaarheidsknelpunt voor autoverkeer, ook bereikbaarheid bedrijventerrein.										1	2				3		
8	Doorstroming Drakenburgerweg-Geerenweg, bereikbaarheid Schilderswijk	A. Als gevolg van sluihverkeer over de Drakenburgerweg-Geerenweg is de schilderswijk niet goed bereikbaar. De doorstroming van het verkeer stagneert. B Regelmatig filevorming op de Drakenburgerweg. Gedurende spitsuren bijna geen mogelijkheid om in te voegen of over te steken.									1			4		1	6	Gevolg van sluihverkeer	C1
9	Chopinlaan, doorstroming	Eind van de middag stroopt het uitgaande autoverkeer op. Op de Chopinlaan voor het verkeer dat de Drakenburgerweg op wil.									1						1		
10	Rotonde Eemweg / Geerenweg / Bisschopsweg bij BP	A. Oorzaak is de rotonde bij het BP-tankstation. drukke rotonde, mede door sluihverkeer van de A1. er ontstaat bijna dagelijks file in Baarn! duurt 's middags lang om Baarn uit te komen. 's ochtends gaat het goed. Wellicht werkt een verkeerslicht beter dan de rotonde? B. Rotonde Eemweg/De Geerenweg. Al het A1 sluihverkeer (vooral de viskarren en broodwagen naar Spakenburg).									1	1	1		4	1	8	Gevolg van sluihverkeer	C1

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Totaal	Toelichting	Projectcode		
			Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie				Intensiteiten	
11	Goeman Borgesiuslaan, Plataanlaan	Veel verkeer en Duurzaam Veilig-categorisering van 50 km/h, wordt gevraagd naar 30 km/h. Geen goede inrichting voor fietsers mogelijk. In de 2e helft van 2012 vindt reconstructie plaats. Te onderzoeken.		1				4			5	Categorisering, fietsers, project in 2012	
12	Doorstroming Eemnesserweg, wens geen voorrang van rechts	Daarnaast vind ik het een verslechtering dat diverse wegen van rechts voorrang hebben t.o.v. de Eemnesserweg. Dit vertraagt de doorstroming en verslechtert de veiligheid.	1								1	Voor veiligheid: zie knelpunten veiligheid	
13	Eemstraat - Eemweg, doorstroming	Aan het einde van de middag stroopt het uitgaande autoverkeer op. Het betreft de Eemstraat, Eemweg en omgeving. Ook het meest oostelijke gedeelte van de Geerenweg. Gevolg hiervan is dat verkeer rijdt via de Cantonlaan, vervolgens de Heemskerklaan, W. Barentszlaan en de Bestevaerweg.	1	1				4		1	7	Gevolg van sluisverkeer	C1
	Idem	A. Ronde (BP) Eemweg. Daar staat aan het eind van de middag en begin van de avond een file vanaf het centrum de Brink tot aan deze rotonde. B. Sluisverkeer drakenburgerweg-Geerenweg, Daardoor overlast op Eemstraat. Voorstel is al het verkeer van rechts voorrang geven. C. In de spits is er te veel sluisverkeer en woonwerkverkeer waardoor allerlei straten dichtslippen. Eemweg, Faas Eliaslaan, etc.											
14	Drakenburgerweg, oversteken om fietspad te bereiken	A. Drakenburgerweg: als fietser als het gaat om de bereikbaarheid van het fietspad vanaf de woning. Is nauwelijks mogelijk. B. Drakenburgerweg, als fietser. Hoe komen de bewoners en kinderen veilig op het fietspad!	1					4			5	Bereikbaarheid langzaam verkeer	
15	Stationsweg, parkeren voertuigen	Passeren van motorvoertuigen langs linkerzijde parkeervakken, komende vanaf het gemeentehuis (Stationsweg). Met name 's ochtends vroeg neemt men de linker rijbaan waar inrijden niet is toegestaan of men doorkruist de parkeervakken. Om doorkruizen te voorkomen zou het aanbrenge van stootdempels een oplossing kunnen zijn.	1								1		
16	Leestraat, Spoorstraat	Zowel in de Spoorstraat als in De Leestraat wordt aan 2 kanten geparkeerd, dat stagneert het doorgaande verkeer: zeker in de Spoorstraat, waar hele grote wagens doorheen moeten voor de bevoorrading van C1000 en andere winkels in het centrum: oplossing: slechts aan een kant parkeren of eenrichtingsverkeer van beide straten.	1				2				3	Laden en lossen	
17	Bisschopsweg, ophaalbrug over de Eem	De ophaalbrug over de Eem bij Eembrugge NIET open in de ochtend- en avondspitsuren (7.30-9.00 / 16.30-18.30) of hooguit ALLEEN voor beroepsvaart, niet voor pleziervaart.	1								1		
18	Spoorwegovergang Van Heutszlaan, doorstroming	Bij de spoorwegovergang van de Van Heutszlaan moeten verkeersdeelnemers lang wachten. De doorstroming is beperkt, de bomen zijn veel dicht en de verkeersdruk is behoorlijk.	1	1							2		
	Idem	De Spoorwegovergang aan de LT Gen. Van Heutszlaan moet een tunnel worden (had allang een fietstunnel moeten zijn) Hoe langer wachten des te duurder wordt dit project. Deze overweg hindert de bereikbaarheid van Baarn. Als automobilist- als fietser-als voetganger als openbaar vervoer en als alle hulpdiensten											
19	Spoorwegovergang Torenlaan	Maak een tunnel onder de spoorwegen bij Torenlaan of laat i.o.m. NS de slagbomen minder lang dicht.	1								1		
20	Bereikbaarheid Zeelhedenbuurt	Wonende in de Zeelhedenbuurt is het tussen 17.00 tot 19.00 uur bijna onmogelijk om vanuit de Zeelhedenbuurt = Doormanlaan de rotonde Eemweg op te rijden door sluisverkeer van de A 1 over de De Geerenweg.	1					4			5	Sluisverkeer	
21	Bereikbaarheid sportvelden	Voor de Drakenburgerweg geldt dat deze 'volloopt' zodra er een file is op de snelweg. De sportvelden zijn dan slecht bereikbaar.	1					4			5	Overlast als gevolg van sluisverkeer, bereikbaarheid sport	
22	Bereikbaarheid Spoorstraat, Leestraat	Bezoekers van buiten Baarn vanaf A1 is het niet uit te leggen hoe in gebied Lee/Spoorstraat te komen (over parkeerterrein).	1								1		
23	Verkeerscirculatie Faas Eliaslaan	Bebording richting Amersfoort leidt via de Faas Eliaslaan (30 km/uur). Gebruik van de Faas Eliaslaan versus gebruik via Eemstraat-Bosstraat. Moet Faas Eliaslaan meer worden ingericht als gebiedsontsluitingsweg?			1			4			5	Categorisering	
24	Eenrichtingsverkeer Vondellaan	vondellaan eenrichting omdraaien	1								1		
25	Eenrichtingsverkeer Smutslaan, smal	De rijrichting in de Smutslaan is een aantal jaren gewijzigd. Was eenrichtingsverkeer vanuit de Nassaulaan de Smutslaan in richting de Steinlaan. Was prima, echter een aantal jaren gewijzigd in tweerichtingsverkeer. De borden bij de entree van de straat kosten zeker 10 min om goed te doorgronden. Dit scheidt verwarring en gevaar. De straat is eigenlijk te smal voor tweerichtingsverkeer. erg gevaarlijk, je verwacht geen tegenliggers. Ik zou een prijs willen zetten op diegene die spontaan de weg in wil rijden en de borden goed kan uitleggen binnen laten we zeggen 15 seconden. De prijs welke ik er op durf te zetten is 100 euro! Ik durf te wedden dat van de 10 mensen het er minimaal 8 fout hebben. Kortom ga de situatie een zelf goed bekijken. Het lijkt mij dat borden langs de weg snel en goed leesbaar moeten zijn en beslist duidelijk. advies rijrichting eenrichtingsverkeer zsm weer instellen en duidelijke borden plaatsen! dank alvast!	1								1		

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Totaal		Toelichting	Projectcode
			Internetpol/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie				
26	Smalle straten en kruispunten, eenrichtingsverkeer	A. Veel smalle straten: beter geschikt voor éénrichtingsverkeer. B. De vele en nauwe kruispunten: auto's die links door de bocht gaan ten koste van fietsen de tegenliggers. C. Op veel kruisegingen staat auto's geparkeerd dit is voor alle verkeersdeelnemers onoverzichtelijk. D. Veel wegen zijn smal auto's en fietsers moeten er samen uitkomen. Helaas is de automobilist minder kwetsbaar. E. Het zijn met name de smalle straten in de gemeente waar tweerichting verkeer is. Door het parkeren van teveel auto's, waar eigenlijk geen ruimte voor is, ontstaan er gevaarlijke en hinderlijke situaties. F. In het algemeen kampt Baarn met veel kleine, mede door geparkeerde auto's onoverzichtelijke straatjes, de schildersbuurt, de gasbuurt b.v. G. De straten waar door het parkeren geen plaats is voor twee stromen, nl. heen en terug. H. In oud Baarn wemelt het van straatjes die te smal zijn voor 2 auto's. Maak daar 1 richting verkeer.	1						1			
27	Ontbrekende schakel fietsnetwerk	Ik mis een fietspad achter het Emmapark om. Schelpenverharding o.i.d. tussen Beckeringstraat (Soest) en voormalige vuilstortplaats in Baarn.	1				4		5	Bereikbaarheid langzaam verkeer		
28	Berkenweg, Dalweg, fietspaadje	Kunstmatig fietspaadje ter hoogte van Berkenweg 4/Dalweg 1: fietsers moeten vanaf rechterzijde Berkenweg oversteken naar fietspaadje links en 20 meter verder Dalweg weer oversteken naar rechterkant van de Dalweg.	1				4		5	Bereikbaarheid langzaam verkeer	Q9	
29	Amsterdamsstraatweg, oversteken	Het ontbreekt aan goede oversteekvoorzieningen/oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers op de Amsterdamsstraatweg.	1				4		5	Bereikbaarheid langzaam verkeer		
30	Amsterdamsstraatweg, oversteken	Oversteken naar van reenenlaan en omstreken.	1				4		5	Bereikbaarheid langzaam verkeer		
31	Bisschopsweg, ontbrekend voetpad	Voetgangers moeten op het fietspad stappen bij de rotonde eemweg doormanlaan geerenweg daar het trottoir plots ophoud. Dit is zeer gevaarlijk omdat ook scooters moeten rijden op dit fietspad. Meermalen zelf ondervonden en gezien dat het nog maar net goed gaat. Waarom is het trottoir niet doorgetrokken? Een ieder die richting beste vaerweg moet loopt daar recht door en stapt dus noodgedwongen op het fietspad.	1				4		5	Bereikbaarheid langzaam verkeer		
32	voetgangers, doorgang op trottoir Dalweg, oversteken Dalweg	Dalweg ter hoogte van nummer 3: voetgangers worden verplicht de weg op te gaan wegens een grote struik en kunnen niet logisch de Berkenweg oversteken vanwege de inrichting van de kruising.	1				4		5	groen, bereikbaarheid voetgangers		
33	Auto's op trottoir	A. Geldt voor veel straten. Smalle wegen hebben tot gevolg parkeren op trottoir, voetgangers lopen over de weg. voorbeelden van straten: Oosterstraat, Noorderstraat, Johannes Vermeerlaan, Leestraat, 'Bomenwijk', Zandvoortweg. B. Op veel plekken staan auto's op de stoep zodat je met (rolstoel wandelwagen of te voet op de rijbaan moet lopen. C. Het parkeren op stoepen mopet worden aangepakt, niemand kan er meer door. D. de trottoirs waar voetgangers (met kinderwagens, rollators, enz.) vaak naar de rijweg worden afgedwongen omdat verkeerd geparkeerde auto's de doorgang belemmeren. Houd er svp rekening mee dat Baarn, mede a.g.v. de vergrijzing, steeds meer oudere inwoners heeft! E. Veel trottoirs in de gemeente zijn met name voor de voetgangers die moeilijk ter been zijn en voor mindervaliden ware obstakels, waardoor zij zich over de rijbaan moeten verplaatsen (komt ook door gebrek aan parkeerruimte en veelvuldig parkeren op stoepen en trottoirs). F. Zandvoortweg is trottoir nooit te belopen door geparkeerde auto's op trottoir.	1	1			4		6			B7
	Idem	G. En dan als voetganger...vreselijke ergeris (zeker met kinderwagen!!!) om op de stoepen in Baarn te lopen. De stoepen zijn te smal (Dalweg), ongelijk, boomwortels die de boel onrijdbaar maken. Auto's die geparkeerd staan op stoepgedeelten. (A. de Bouironln). H. Ik begrijp niet dat veel Baarnaars hun auto's op de stoep parkeren, waardoor je als voetganger de weg op moet om gewoon te kunnen lopen. I. Eerste stukje van de Zandvoortweg. Parkeerprobleem tegenover slager Bokma. Geparkeerde auto's staan sowieso andere auto's, fietsers en voetgangers (zeer smal voetpad) in de weg en vaak ook nog op de stoep geparkeerd. Met kinderwagen of rolstoel moet je dan wel over de weg die daar dus al heel smal is. Graag ook parkeerverbod voor dit eerste stukje Zandvoortweg. J. Straat bij Schoonoord: als voetganger. Auto's staan op stoep geparkeerd (buiten de vakken) en rollators kunnen er niet meer langs. Voetgangers (senioren) worden gedwongen over de weg te gaan.										
34	Trottoirs, ontbreken	Sophialaan, Marielaan, Oude Utrechtseweg. Deze starten hebben geen stoepen. Mensen met een rollator zijn gedwongen op de weg te lopen. Tot ergernis van haastige automobilisten. Als stoepen te smal zijn of slecht onderhouden worden deze mensen ook de straat op gedwongen.	1				4		5	Bereikbaarheid langzaam verkeer		
35	Amsterdamsstraatweg, geen voetpad	Bij het verlaten van de Ravensteinselaan én de oprijlaan van 'Groeneveld' is er geen voetpad; alleen aan beide zijden een fietspad met o.a. ook brommers.	1				4		5	Bereikbaarheid langzaam verkeer		
36	Trottoir ontbreekt, Ferdinand Huycklaan	In de Ferdinand Huycklaan ontbreekt een stoep (aan weerszijden), waardoor het voor voetgangers onveilig is (vooral moeders met kinderwagens bieden vaak angstige tafereelen). Via de straat is niet veilig vanwege drukte en snelheid verkeer.	1				4		5	Bereikbaarheid langzaam verkeer		
37	Te smal trottoir, te schuin, Oranjestraat	Oranjestraat: De stoep aan de kant van de leuning is slecht begaanbaar. Te smal en bij de hoek met de Leestr. Te schuin. 1,1m het parkeren en het drukke autoverkeer biedt de weg geen oplossing.	1				4		5	Bereikbaarheid langzaam verkeer		
38	Te smal trottoir, Stationsweg	De Stationswegen: te smalle stoep. De stoep vanaf de kruising Javaan - Stationswegen tot oranjestraat aan de kant van de pekingtuin.	1				4		5	Bereikbaarheid langzaam verkeer	A5	

		Draagvlak		Beleid		Objectief		Totaal	Toelichting	Projectcode
		Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevalenregistratie			
39	Heuveloordstraat, parkeren	Graag zou ik in de Heuveloordstraat de beschikbare parkeerplaatsen dmv witte stenen dwars op de rijrichting in vakken verdeeld willen hebben.		1					1	
40	dorpsring aanleggen	Doe als Hilversum, maak een dorpsring, eenrichtingverkeer, zo groot is Baarn niet dat men ver moet omrijden.		1		2			3	Verkeerscirculatie
41	Parkeren centrum, bebording	Betera bebording en verwijzing naar parkeerplaatsen in het centrum.		1					1	
42	Parkeren centrum, aanbod en beleid	A. Parkeren in het centrum is onvoldoende. Zeker in ogenschouw nemende de ontwikkeling van het centrum en de daarbij behorende ontwikkeling van parkeerbehoefte voor winkelend publiek en woningen. Plan voor de komende 20 jaar, niet alleen de komende 5 jaar svp. B. Aangezien ik niet voor mijn huis mag parkeren ben ik aangewezen op de spaarzame vrije parkeerplekken in het centrum. Veel overlast van winkeliers die ook op die plekken parkeren en deze langdurig bezetten. Geef de bewoners die niet over een eigen oprit op parkeerplek beschikken een ontheffing om in de blauwe zone te parkeren. Dat zou al veel oplossen. Nu moeten we soms straten ver zoeken naar een parkeerplaats en dat geeft weer verkeersbeweging en onveilige situaties waar we niet op zitten te wachten. C. Reeds om 08.00 uur is de helft van de parkeerplaatsen op het parkeerterrein Laanstraat bezet. Dat is niet door winkelend publiek, maar door winkeleigenaren en personeel. Vergunningstelsel 1 à 2 auto's per bedrijf toe te staan op speciaal gedeelte.		1		2			3	Parkeervoorzieningen in het centrum
43	Parkeren, Eemdai-Zuid	Onze wijk (Eemdai-Zuid), omdat er te weinig parkeergelegenheid is en teveel auto's maakt de wijk onoverzichtelijk.		1		2			3	Parkeren in de woonomgeving
44	Parkeren, professorenbuurt	A. Doordat aan beiden zijdes geparkeerd mag worden is de doorrijruimte wel zeer beperkt en zou de brandweer er niet door kunnen. Ook de vuilophalers ondervinden regelmatig dat zij er niet door kunnen. Als fietser zul je bij tegemoetkomend verkeer af moeten stappen! B. In de professorenbuurt geldt een beleid waarin de ene helft van de maand er aan een zijde, en de andere helft van de maand aan de andere zijde van de straat geparkeerd mag worden. In deze tijd waarin gezinnen vaak 2 auto's tot hun beschikking hebben, is er altijd onvoldoende parkeerruimte. Het parkeren op hoeken en parkeren aan de verkeerde kant van de weg is daardoor meer regel dan uitzondering. Je kunt mensen niet verbieden om 2 auto's te hebben, maar het aan de verkeerde kant van de straat parkeren kun je minimaal 2 keer per maand structureel oplossen door 1 kant in z'n geheel een parkeerverbod te geven en dit ook te controleren. Vooral op de 'wisseldagen' is het een ware slalom door de straten, omdat niet iedereen 's ochtends om 7 uur zijn auto aan de andere kant parkeert		1			4		5	Parkeren in de woonomgeving, hulpdiensten
45	Parkeren, doorrijden, Drionlaan e.o.	Maak een om-en-om parkeerverbod nabij Drion/asser/Andreaelaan zodat doorrijden beter kan. Leg eventueel aan het eind van de straat wat extra parkeerhavens aan.		1		2			3	Parkeren in de woonomgeving
46	Parkeren, Nachtegaallaan	Hoek Nachtegaallaan Zandvoordweg onoverzichtelijk veel fout parkeerders verkeersspiegel plaatsen t/o Nachtegaallaan op de Zandvoordweg		1			4		5	Parkeren in de woonomgeving, handhaving
47	Parkeren De Gondel	De parkeervakken groter maken (zowel iets langer als iets breder).Met witte strepen markeren. Nu wordt het parkeergedeelte vaak door het slechte parkeren niet optimaal benut.		1					1	
48	Parkeren, Strausslaan, Diepenbrocklaan, Drakenburgerweg, Eemnesserweg	Strausslaan, Diepenbrocklaan, Drakenburgerweg. Eemnesserweg: Tot op vrijwel op alle hoeken van straten/kruispunten, en soms in de bochten) staan in woonwijken auto's geparkeerd waardoor kruispunten zeer onoverzichtelijk worden. Soms bijna ongelukken doordat verkeer vanaf de 'doorgaande wegen' Eemnesserweg/Drakenburgerweg/etc. een zijweg in wil slaan, en plots een auto op de 'verkeerde' rijbaan ziet rijden doordat geparkeerde auto's de weg 'blokkeren', en daarmee een goede doorstroming voorkomen. Oplossing is handhaving verkeersreglement (niet parkeren binnen zoveel meter van een kruispunt)en handhaving door politie of gemeente Baarn!!		1			4		5	Parkeren in de woonomgeving, handhaving
49	Parkeren, handhaving	A. Parkeren buien de toegestane plekken wordt niet bestraft in Baarn. Dit is bij scholen maar ook in het dorp. Hierdoor is het heel onveilig voor fietsers, zeker voor fietsende kinderen. Voorbeelden: dubbel parkeren voor Mado en de videotheek, (terwijl een paar jaar geleden voor veel geld de straat is opgeknapt om de veiligheid te verbeteren), parkeren in de smalle Nieuwbaarnstraat buiten de blauwe vakken. Als er geen controle is wordt het probleem snel steeds groter! Dit moet aangepakt worden! B. Geen toezicht op parkeergedrag. Rollatorgebruikers en kinderwagens ondervinden hinder van parkeren op stoepen en bij voetgangeroversteekplaatsen. Zorg voor controle en voorlichting (Baarnse tv). Waarschuwen en zo nodig beboeten		1			4		5	Handhaving
50	Parkeren op rijbaan, Kennedylaan, hinder doorstroming	Aan het begin van de JF Kennedylaan mogen auto's parkeren aan de kant van Dijkman. Dit hindert de verkeersdoorstroom.		1					1	
51	Parkeren, foutief en op stoep	voor de vele ouderen die van of naar het centrum lopen, vaak met rollator. Foutief en verkeerd geparkeerd staande auto's belemmeren de doorgang, men moet midden op straat lopen.		1			4		5	Handhaving
52	Algemeen, parkeren, handhaving	Het parkeren in de blauwe zone in mijn buurt zou gecontroleerd moeten worden. Nu leggen veel automobilisten zelfs geen schijf achter de ruit. Zo heeft een blauwe zone geen zin.		1			4		5	Handhaving

			Draagvlak			Beleid		Objectief		Totaal	Toelichting	Projectcode
			Internetpol/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevalenregistratie	Intensiteiten			
64	Parkeren en bereikbaarheid hulpdiensten	Door parkeergedrag en beperkte handhaving zijn diverse delen in baarn voor bijv. brw niet te bereiken. Daarnaast is de slechte wegkwaliteit funest voor snelheid hulpdiensten. Vele drempels etc vertragen naast gewoon verkeer ook ambulances met alle gevolgen van dien	1				4			5	Parkeren in de woonomgeving, hulpdiensten	
65	Bereikbaarheid Componistenbuurt	Door sluipverkeer op Drakenburgerweg is het bijna niet mogelijk om uit de achterliggende wijk te komen. Stoplichten op de drakenburgerweg/chopinlaan/ diepenbrocklaan/krabbelaan/vermeerlaan enz om ontsluiting van achterliggende wijk mogelijk te maken.	1				4			5	Gevolgen van sluipverkeer	
66	Parkeren, bij Bestevaerlaan kp met Wijkamplan	Parkeren bij chreche en Guido de Bres. Parkeren bij de kleine stad erg slecht en oversteken onoverzichtelijk. Parkeerhaven aan bestevaerweg vond ik handig is nu echter weg.	1							1		
67	Parkeren, Rembrandtlaan, Veldstraat	Moeilijke doorgang door geparkeerde autos. Door geparkeerde auto's kan het doorgaand verkeer elkaar niet passeren. Voor Rembrandtlaan kun je e.v. Schuin parkeren en 1richtingsverkeer maken. De Veldstraat zou parkeerverbod moeten komen, want de huizen hebben eigen opritten om te parkeren.	1			2				3	Parkeren in de woonomgeving	
68	Parkeren, Acacialaan kp Lindenlaan	A. Hoek Acacialaan Lindenlaan doorgang paaltjes foutief geparkeerde auto's. Handhaving. B. Acacialaan/Lindenlaan onoverzichtelijk in bocht. Geparkeerde auto's thv boom en verkeerspaaltjes = hierdoor geen zicht en kans op ongelukken met (tegemotkomende) fietsers. C. Acacialaan: bij de wegversperring om doorgaand verkeer te voorkomen. Er staan voortdurend grote auto's geparkeerd bij die talut. Fietsers zien elkaar vaak niet aankomen en botsen dan nog net niet tegen elkaar aan.	1				4			5	Handhaving, verkeersveiligheid fietsers	
69	Parkeren, Nieuwstraat	Hier worden vaak auto's geparkeerd waar dit niet mag, dan staan er nog allerlei rekken van winkels, zodat je als je op de fiets een auto tegenkomt niet uit kunt wijken. Handhaving.	1				4			5	Handhaving.	
70	Parkeren, Van Heutslaan	Suggestie: Verbiedt het parkeren langs de Van Heutslaan, er is nu ruimte voldoende achter de Generaal.	1							1		
71	Parkeren Floriszlaan, maatvoering	Ter hoogte van nr 25 en nr 27 van Floriszlaan verlenging parkeervakken met een 1/2 autolengte (zijn net te kort) ter hoogte van nr 24 uitbreiding haakse parkeervakken	1							1		
72	Parkeren, foutparkeren, Steijnlaan	Foutparkeren op Steijnlaan. Verzoek om handhaving.	1				4			5	Handhaving	
73	Parkeren, Mauvestraat	Knelpunt parkeren in de Mauvestraat.	1			2				3	Parkeren in de woonomgeving	
74	Parkeren, schade	Parkeerplaatsen. Meerdere keren schade aan auto door derden.	1							1		
75	Parkeren, Bremstraat, kinderdagverblijf	Te weinig parkeerplaatsen bij het kinderdagverblijf op de hoek Bremstraat. Gevolg: auto's op stoep, blokkeren zicht op oversteekplaats, twee auto's op de rijbaan kunnen elkaar niet meer gelijktijdig passeren. Zowel in ochtend- als avondspits.		1						1		
76	Parkeren, De Gondel en omgeving	Te weinig parkeerplaatsen in deze buurt.		1		2				3	Parkeren in de woonomgeving	
77	Parkeren, Leeuwerikweide en omgeving	Te weinig parkeerplaatsen in deze buurt.		1		2				3	Parkeren in de woonomgeving	
78	Parkeren, Trolstralaan, gehandicapten, minder openbare plaatsen	teveel gehandicapten parkeerplekken waardoor er te weinig anderen plekken zijn. Parkeerplekken voor bezoek en werknemers om en rond de troelstralaan Santvoorde, halen en brengen van de ouderebussen of regiotaxo's voor de ouderen moeten een eigen plek voor de deur krijgen. Het parkeren op de stoepen voor halen en brengen veroorzaakt veel overlast. Ouderen kunnen dan niet in of uit Santvoorde met de rolstoel of rollator. Er zijn teveel handicaptenplekken waardoor er weer te weinig gewone plekken zijn.	1			2				3	Parkeren gehandicapten	
79	gehandicaptenparkeerplaatsen, Oranjepark	Slechts één parkeerplaats voor gehandicapten aanwezig op het parkeerterrein Oranjepark. De Leuning trekt veel ouderen en gehandicapten. Zodoende is de algemene gehandicaptenparkeerplaats altijd bezet; behoefte aan een tweede.			1	2				3	Parkeren gehandicapten	
80	Laden en lossen, Leestraat, centrum	Leestraat: Bevoorrading C1000 zorgt regelmatig voor opstopping verkeer omdat de vrachtwagens de draai niet kunnen maken, zelfs als de auto's goed geparkeerd zijn. Het hek van C1000 is ook al regelmatig stuk gereden. Overweeg om de grote vrachtwagens te verbieden in het centrum zoals andere steden en dorpen ook al doen.	1		1	2				4	Laden en lossen	
81	Laden en lossen, centrum	Soms staan vrachtwagen te laden of te lossen bij de Brink, en zeker op marktdag is het dan lastig en onveilig om er langs te manoeuvreren, zeker bij drukte en veel tegenliggers.	1			2				3	Laden en lossen	
82	Laden en lossen, centrum	Door laden en lossen stagneert het doorgaande verkeer. Alleen op bepaalde uren toestaan.	1			2				3	Laden en lossen	
83	Laden en lossen, AH	Bevoorrading AH, grote vrachtwagen rijden niet altijd het rondje maar rijden nieuwstraat in en steken achteruit naar lossdock. Let op schoolgaande kinderen naar KWS-NBS-Amalia Astro.	1			2				3	Laden en lossen	

		Draagvlak	Beleid	Objectief								
		Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie	Intensiteiten	Totaal		Toeelichting	Projectcode
VERKEERSVEILIGHEID												
84	Algemeen: fietsstroken, fietser als verkeersremmer	A. Fietsers: De opdringfietsstroken werken mi gevaarlijk. Het zijn eigenlijk autoweddelen maar wie heeft daar nu rechten? B. Doorgaande wegen: gebrek aan fietspaden. Gebruik fietser als `verkeersremmer` op verschillende wegen. C. Als fietser wordt je vrijwel overal in Baarn als verkeersremmer gebruikt, zelfs waar zg `straatjuwelen` zijn geplaatst, is het voor fietsers niet veiliger, de doorgang is vaak te smal voor fietsen met tassen of kinderen in karretje erachter, ook wordt er niet gelet op foutparkeren bij de juwelen. D. Ik pleit voor gescheiden rijbanen voor fietsers en automobilisten op m.n. de drukke wegen door het dorp. E. Ik ben van mening dat fietsers niet als afremmers voor zgn. hardrijders gebruikt mogen worden. Ik fiets regelmatig met mijn kleinkind voorop en word hierdoor juist in gevaar gebracht. F. Fietsstroken waarbij je als verkeersremmer wordt gebruikt. G. De doorgaande wegen zijn zeer onveilig voor fietsers en in mindere mate voor wandelaars. Fietsers worden te weinig beschermd op deze wegen en worden haast gebruikt om foutief autogedrag tegen te gaan zoals hard rijden, onverantwoord inhalen, etc	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser, categorisering	
	Idem	H. Wegen waar fietsers als verkeersremmers worden misbruikt, fietsers zouden eigen fietspaden moeten hebben. Zoals in moderne gemeenten. I. Op steeds meer plaatsen worden fietsers ingezet als verkeersremmer door een apart fietspad op te heffen en fietsstroken aan te leggen. Voor de fietsers zou het prettiger zijn als zij hun eigen aparte fietspad houden.										
85	Algemeen, fietspaden	A. Er zijn over het algemeen weinig fietspaden, of ze zijn te smal, waardoor fietsen met kleine kinderen erg gevaarlijk wordt. B. De fietsstroken/fietsuggestiestroken zijn te smal. Of de totale wegbreedte is niet geschikt voor een dergelijke strook.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser	
86	Hoge snelheid in 30 km/h-zones algemeen	A. Auto: De niet-handhaving van de 30km delen van Baarn zorgt voor levensgevaarlijke situaties. Daardoor ook geen controle door de politie op weggebruikers die met 80 km of nog meer door de straten scheuren vlak langs kinderrijke buurten. Wel die hinderlijke en kinderachtige controle via flitskasten bij een paar km te veel op de 50 km delen die geen enkel veiligheidsdoel dient. B. Alle locaties waar niet harder mag worden gereden dan 30 km per uur. Want men houdt zich er niet aan en er is geen controle op handhaving. C. Doorgaande wegen zoals de Faas Eliaslaan en Heemskerklaan waar, door gebrek aan controle, de toegestane snelheid van 30 Km gigantisch wordt overschreden. Het wachten is op het eerste ongeluk waarbij kinderen zijn betrokken. D. Het valt op dat de 30 km zones alleen in wijken worden aangegeven en niet in elke straat, laan of weg. Herhaling lijkt op zijn plaats. E. Er zouden op veel meer plaatsen/straten verkeersdrempels moeten komen om de snelheden af te remmen, bijv. in de N. Beetslaan en andere kinderrijke gebieden. F. 30 km zônes zijn niet aangegeven en worden t.a.t. overschreden in snelheid.	1			2				3	Handhaving snelheid is taak van politie, wel duurzaam veilige weginrichting	
87	algemeen, handhaving snelheid	Overschrijding van de maximumsnelheid in de bebouwde kom: de politie beweerde meerdere malen in de afgelopen jaren (zie o.a. berichtgeving in de lokale media) dat ze daar weinig aan konden doen, `omdat justitie toch niet tot vervolging overgaat`. Sorry hoor, maar dat is pure onzin: ik heb meerdere malen contact gehad met de (nu gepensioneerde) verkeersofficier van justitie, mr. Spee, die mij vertelde dat dit onzin is. (Luiheid, bangheid? van de lokale bromsnor?)	1							1	Handhaving snelheid is taak van politie	
88	Agemeen, 30 km/h-zone, niet als zodanig ingericht	Straten wel 30 km gebied maar niet zodanig ingericht. Vb weteringstraat.	1			2				3	Duurzaam veilige weginrichting	
89	algemeen overgangen fietspad naar rijbaan	Fietser: overgangen fietspad naar rijbaan, vanwege abrupte overgangen (voorbeeld: bij vm. Waldheimmavo)	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser	
90	Algemeen, voorrang van rechts	A. Op veel plaatsen wordt geen voorrang verleend aan van rechts komende fietsers. Onduidelijkheid? Gedrag? bijvoorbeeld als fietser vanuit Brink. B. Kom net uit A`dam naar Baarn en hier heeft rechts bijna altijd voorrang. Op sommige punten verwacht ik dat niet en dat is a) wennen maar b) misschien ook onderzoeken of dat altijd beste is. C. Kruispunten/t-splitsingen in de 30 km zones. Verkeersdeelnemers geven vaak geen voorrang, o.a. door ontbreken van haaietanden. Verkeersregels in de 30 km zones leiden er toe dat men de regels zelf gaat interpreteren. Duidelijkheid verschaffen middels borden en haaietanden. D. Voorrang van rechts is voor veel kruispunten onduidelijk voor de `niet-kenner` van Baarn`. E. Fietsers van rechts krijgen zelden voorrang, als voorbeelden Vondellaan en Leestraat.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser	
91	Algemeen, gedrag	Als er in baarn ergens een verbouwing is en er staat bv een kraan op de weg dan neemt elke verkeersdeelnemer het niet zo nou met de verkeersregels op dat moment. Vooral mensen met een dure auto	1							1		
92	Algemeen, scholen, geen handhaving parkeerverbod	Geen handhaving op parkeer / stop verbod in de scholieren piektijden zoals rond 08.00 uur.	1				4			5	Handhaving, verkeersveilige schoolomgeving	
93	Algemeen, schoolomgeving	Het is onveilig bij de scholen. Oplossing is Kiss en ride.	1				4			5	Verkeersveilige schoolomgeving	

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Totaal		Toelichting	Projectcode
			Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie				
94	Algemeen, fiets	Kruispunten zonder stoplicht zijn als fietser nogal eens gevaarlijk.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers		
95	Verkeersmaatregelen algemeen	A. Verkeersremmers (straatmeubilair) op onverwachte plaatsen. B. Drempels zijn geen oplossing, dit zijn alleen maar milieuvervuilers (fijnstof!). C. Achterlijk hoge drempels. D. De vele drempels en vooral de te hoge drempels, zoals bij AH. E. De exorbitante hoge verkeersdrempels zijn een ramp voor iedere automobilist, zijn slecht voor het milieu en verhogen de verkeersveiligheid NIET!!! F. onhandig gemaakte drempels. G. Op de Javalaan, Bosstraat, oosterstraat thv de Noorderstraat en op de Eemnesserweg thv de AH zijn de verkeersdrempels veel te hoog. Onlangs werd de drempel op de Eemstraat thv F. Eliaslaan verlaagd naar een aanvaardbaar niveau, zou mogelijk ook bij de andere plaatsen kunnen.	1						1			
96	Rotondes, inconsistentie	A. Inconsistentie van de rotondes. B. Als fietser de BP rotonde en de rotonde bij het politiebureau. Ze zijn allebei heel verschillend en dus verwarrend. C. De rotondes zijn onduidelijk (insequent qua regelgeving) voor automobilisten, fietsers en voetgangers.	1	1			4	1	7	Verkeersveiligheid fietsers	B1	
97	Woonerven	Voor kinderen woonerven omdat er geen scheiding tussen weg en voetpad is.	1			2			3	Verkeersveiligheid voetgangers		
98	Praamgracht, smal, vkv fietsers	Fietsers op de Praamgracht hebben zeer weinig ruimte wanneer een auto passeert.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers		
99	Bestevaerweg, smalle fietsstroken, snelheid	A. Bestevaerweg, te smal voor 50km/h, te smalle fietsstroken. Iedereen fietst over parrallelwegen. Fietser als snelheidsremmer. B. Bestevaerweg: voor fietsers erg gevaarlijk, gelukkig is er nog de parallelweg. C. Bestevaerweg, hier wordt regelmatig 100 k/m per uur gereden vooral door motorfietsen. D. Bestevaerweg: racebaan voor auto's. Ben als fietser al enkele keren door autospiegel aangetikt als ik bij een wegversmalling werd ingehaald. E. 's morgens en 's avonds wordt er op de Bestevaerweg rond de spitsijden veel te hard gereden door een aantal motoren en auto's: geluidsoverlast en gevaar (voor fietsers) snelheidsmetingen doen.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers		
100	Bestevaerweg, kp Bisschopsweg, onduidelijke voorrang	De aansluiting van de Bestevaerweg met de Bisschopsweg zorgen voor verwarrende en gevaarlijke situaties. Fietsers hebben bij het oversteken van de bestevaerweg geen voorrang. Veel automobilisten geven de fietsers wel voorrang, omdat dit bij het naderen van een voorrangsweg vaak wel het geval is. Ook fietsers verwachten hier vaak wel voorrang te hebben. Dit leidt regelmatig tot bijna ongelukken.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers		
101	Wakkerendijk, oversteken, fietsers	Oversteek van Wakkerendijk door fietsers (voorbij bocht na Esso) is buitengewoon lastig en (zeer) gevaarlijk, zeker in de spits. Fietsers moeten vaak lang wachten voordat ze kunnen oversteken en zelfs dan moet het op een holletje, omdat er (veelal met flinke vaart) al weer auto's om de bocht komen. Het is een wonder dat er nog geen ongelukken zijn gebeurd op deze drukke fietsersoversteek. In feite is er maar een oplossing voor dit probleem: een fietserstunnel. Verkeerslichten voor fietsers en/of verplaatsen van de oversteek bieden hier geen soelaas.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers		
102	Amsterdamsestraatweg, aantal aansluitingen	Er zijn veel aansluitingen op de Amsterdamsestraatweg tussen de Hilversumsestraatweg en de Drakenburgerweg. Elke aansluiting potentieel onveiligheidsknelpunt en niet goed voor doorstroming. Kan het aantal aansluitingen omlaag?		1				1	2			
103	Amsterdamsestraatweg	Amsterdamsestraatweg - als je als automobilist vanuit richting Nijhoff links afslaat in Gerrit vd Veenlaan tijdens spitsuren.	1					1	2			
104	Amsterdamsestraatweg	A. Als fietser en voetganger: oversteken Amsterdamse straatweg, daar is 80 km per uur voor auto's veel te hard om over te steken. Voorstel: 50 km-zone van maken. B. Amsterstamsestraatweg te hoge snelheid.	1				4	1	6	Verkeersveiligheid en bereikbaarhd fietsers	B1	
105	Amsterdamsestraatweg	Kruising Ravensteinselaan - Amsterdamsestraatweg	1					1	2			
106	Amsterdamsestraatweg, kp Van Heutszlaan	Ook het kruispunt Amsterdamsestraatweg/Lt Gen van Heutszlaan zou een rotonde moeten worden wat de verkeershinder en veiligheid zou verbeteren.	1					1	2			
107	Esscherrotonde (rotonde bij Nijhof)	A. Rotonde bij Nijhof, mensen snappen niet hoe je een rotonde met 2 banen moet gebruiken / eroverheen moet rijden. B. rotonde bij Nijhof, de oversteek over de Drakenburgerweg als fietser. C. Rotonde bij Nijhof - er komen erg veel wegen op uit, wat het onoverzichtelijk maakt. C. Rotonde bij Nijhof, m.n. sinds de tweede rijstrook vanaf de Amsterdamse straatweg. D. De oversteek bij de Nijhof rotonde voor fietsers. Je moet een rare bocht maken als fietser en nog steeds is het zo dat er soms wel soms niet auto's stoppen met alle eventuele gevolgen van dien. E. Mensen weten simpelweg niet hoe ze deze rotonde moeten nemen. Ik rijd hier dagelijks en vrijwel iedere dag is er een (bijna) aanrijding. Tevens geven veel automobilisten de fietsers voorrang, waardoor het hele verkeer op de rotonde abrupt stil komt te staan. Bij de serie rotondes in Amersfoort (doorgaande weg Bunschoten-Amersfoort) hadden ze zo'n zelfde rotonde als bij de Nijhof. Hier hebben ze de rotonde bij Nieuwland aangepast, waardoor deze nu veel veiliger en overzichtelijker is. Wellicht kan deze oplossing ook voor Baarn iets betekenen.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers		

		Draagvlak	Beleid	Objectief								
		Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie	Intensiteiten	Totaal			
	idem	D. Wij vinden het oversteken van de Drakenburgerweg voor kinderen die naar Sportkark ter Eem gaan gevaarlijk. Er wordt hard gereden op de Drakenburgerweg. Het zebrapad bij de Shell garage is met de fiets aan de hand een oversteekmeogelijkheid waar kinderen voorrang hebben, helaas is de praktijk dat niet alle auto's voorrang geven! E. Verkeerslicht aanbrengen bij de overgang de Geerenweg/Drakenburgerweg. er zit wel een licht bij de BSO overgang bi de voetbal en hockey, maar dat is niet de plek waar meeste kinderen oversteken. die fietsen bijna allemaal langs de Geerenweg en niet kris kras door de wijk. F. Drakenburgerweg/Geerenweg, heel veel verkeer, weinig oversteekmogelijkheden voor fietsers. Veel vrachtverkeer waardoor zeer onprettig als voetganger. G. Het plaatsen van een stoplicht om over te steken bij de trits zodat kinderen veilig naar de sportclubs kunnen fietsen. H. Veilige oversteekplaatsen voor sportende kinderen tijdens de avondspits, sluipverkeer weg uit baarn.										
	idem	I. Overstreekplaats op de Geerenweg bij de shell. Je krijgt daar als voetganger/fietsers auwelijks voorrang, auto's en vrachtverkeer raast maar door.. hierdoor gevaarlijke situaties!! J. De Geerenweg rond vijven om over te steken. K. Geerenweg is een racebaan en elke dag enorme files. Veilig oversteken bij bijvoorbeeld de parkeerplaats sportpark en speeltuin is bijna niet mogelijk. L. Oversteekplaats met stoplichten bij de sportvelden aan de Geerenweg (bij Geerenplein) is prima bedacht. Alleen als men richting de sportvelden oversteekt worden mn kinderen geregeld bijna overreden door fietsers en bromfietsers. Er is amper plek om even op de stoep te wachten en goed uit te kijken. Dus te weinig ruimte tussen weg en fietspad.										
	idem	M. De enorme drukte van autos op de Geerenweg is enorm en levensgevaarlijk. Nu ook alweer een kettingbotsing van 3 autos. De straat oversteken is hier een enorm risico. Het oversteken met de fiets levensgevaarlijk. In de avonduren komen er regelmatig motoren voorbij die meer als 100 km. per uur rijden. Als u dat niet gelooft kom dan hier bij de burens navraag doen 100% de waarheid!!!!!! N. Geerenweg. Bij spitsuur niet over te steken. Oplossing tussen bepaalde uren afsluiten voor sluipverkeer. O. Zebrapad bij de oversteek naar het sportpark thv SV Baarn en TOV vormt een veiligheidsknelpunt. P. Voor de sporters die per fiets naar de verschillende sportclubs langs de Geerenweg gaan is er geen oversteekplaats. Met name bij de Weteringstraat levert dit gevaarlijke situaties op. Zebrapad zou enorm helpen. Q. Tevens is de oversteekplaats bij Sportpark Ter Eem erg gevaarlijk, onduidelijk aangegeven. Geen verlichting, geen echte overgang.										
	idem	R. SV Baarn. Vanuit het complex van de voetbalclubs word je eigenlijk gedwongen het foietspad te nemen want oversteken is daar niet te doen: druk auto s rijden te hard en vooral aan het einde van de dag gevaarlijk voor de vele sporters aldaar .oplossing zou net als bij hockey verkeelichten zijn. Suggestie: als de gemeente pretendeert wel sport te stimuleren en daarop toch fors bezuinigt zorg dan iig dat baarnaars meer de fiets pakken door fietsers in het verkeer voorop te stellen ipv auto's zoals nu het geval is. Ofwel dat men veilig door het hele dorp kan fietsen. S. Veel kinderen die vanuit het centrum van Baarn komen, rijden via de Weteringstraat naar de hockey / tennis club aan de Geerenweg. Het oversteken van de Weteringstraat naar het fietspad aan de Geerenweg is uiterst gevaarlijk, aangezien vanaf 15:00 de Geerenweg als sluiproute gebruikt wordt om de file op de A1 te ontwijken. Een mogelijke oplossing is een verkeerslicht voor de fietsers / voetgangers of tenminste een flinke verkeersdrempel zodat de auto's flink snelheid moeten verminderen...										
120	Geerenweg, oversteken Groene Inval	A. Oversteken bij De Groene Inval. B. Oversteken van schoolkinderen naar het Natuur en Milieu centrum De Groene Inval.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers, route recr voorzieningen		
121	Geerenweg, kp Jan Steenlaan	als automobilist onveilig: Jan Steenlaan hoek Geerenweg - onoverzichtelijk vanaf de Jan steenlaan.	1						1			
122	Geerenweg, fietspad	A. Geerenweg t.h.v. voetbalvelden. Zeer gevaarlijk voor fietsers aangezien automobilisten alleen oog hebben voor de andere auto's. Met name linksafslaande auto's naar TOV zien fietsers over het hoofd. Er is ook geen goede oversteek. B. Fietspad Geerenweg, ter hoogte van de Tolweg, als fietser. Er wordt door de automobilisten te hard gereden vanuit de Tolweg en het is daar veel te onoverzichtelijk.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers		
123	Bisschopsweg, bromfietsers	Op de Bisschopsweg ten noorden van de rotonde met de Geerenweg bestaat een onveilige situatie. Het betreft de infrastructuur voor bromfietsers. Op dit wegvak zijn er momenteel geen bromfietsers op de rijbaan. Er is geen goede mogelijkheid om in te voegen op de rijbaan.		1					1			
124	Bisschopsweg, snelheid	Stuk Bisschopsweg van rotonde BP tot en met kruising Tolweg/Eemweg (is 50 km per uur, maar de snelheden verschillen hier teveel 50-100 km/u, wat op de kruising zorgt voor gevaarlijke situaties vnl met kinderen/jeugd). Indien iedereen hier zich aan de snelheid houdt (50) dan zou dat geen probleem meer zijn.	1						1			
125	Rotonde Eemweg / Geerenweg / Bisschopsweg bij BP	De drukke rotonde Eemweg/Geerenweg Bisschopsweg bij de BP vormt een verkeersveiligheidsknelpunt. Met name de situatie van fietsers baart zorgen. De vormgeving van de rotonde dateert uit de tijd dat de fietsers uit de voorrang werden gehouden. Inmiddels hebben de fietsers nu voorrang, maar de vormgeving is hierdoor niet goed. Er is ook slecht zicht op fietsers.	1	1	1	4	1	1	9	Verkeersveiligheid fietsers	Q2	

		Draagvlak	Beleid	Objectief								
		Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie	Intensiteiten	Totaal		Toelichting	Projectcode
	Idem	A. Ronde Eemweg/Geerenweg/BP. B. Ronde bij de BP, het is beter hier de automobilist voorrang te geven ipv de fietsers op de rotonde. C. Sinds de fietsers voorrang hebben bij de rotonde bij de BP is de verkeerssituatie hier erg verslechterd. D. Ronde Eemweg ivm voorrang fietsers. E. rotonde geerenweg/eemweg: fietsers zijn (zeker in het donker) te laat zichtbaar voor hard rijdende auto's, geen lantaarnpalen aanwezig. F. Ronde Eemweg / De Geerenweg bij BP-station tijdens de avondspits: veel sluisverkeer over De Geerenweg en opstoppingen daardoor maken de rotonde onoverzichtelijk. G. Als fietser: rotonde Eemweg/Geerenweg. Ondanks het feit dat fietsers voorrang hebben, wordt die regel door menig automobilist niet in acht genomen en wordt ik dan ook zeer regelmatig bijna van de sokken gereden. H. Fietsoversteek bij BP tankstation, men komt daar vaak te hard aanrijden waardoor je als fietser er niet zeker van bent of men stopt. I. Ronde Geerenweg/Bisschopsweg: onduidelijke voorrangsregeling. J. Ronde bij de BP is erg onoverzichtelijk en erg onhandig voor doorgaande fietsers, inconsistentie rotonde politiebureau.										
	Idem	K. Eemweg ter hoogte van benzinstation BP. Zeker 2 x per maand is er hier een aanrijding omdat er een auto, gezien vanaf de rotonde linksaf naar het benzinstation wil afslaan, maar de auto erachter of vaker degene die er als 2e achter zit niet goed oplet, te snel optrekt na de rotonde of wat voor reden dan ook er tegenaan knalt. Meerdere malen gaat het ook meer dan 2 auto's. Vorig jaar zelfs om 2 wagens die glas vervoerden en van 1 van de wagens was al het glas stuk. Het duurde een poos voor de weg weer vrij en schoon was. Toen ging het ook om meer dan 2 auto's. Voorstel: aan de rechterkant is een brede groenstrook, hier zou of een omleiding in de weg gemaakt kunnen worden zodat er een voorsorteerstrook gemaakt kan worden of de inham wordt gebruikt om vanuit hier op een rustig moment over te steken naar het benzinstation. Ik ben niet voor een verbod om niet linksaf te slaan. L. Ronde Eemweg. onduidelijkheid bij te grote drukte tijdens spits dankzij t vele sluisverkeer.										
	Idem	M. Ronde bij Eemweg/Geerenweg/Doormanlaan. Fietsers hebben voorrang maar rijden voor je gevoel aan de verkeerde kant. Ook erg druk! N. Ronde BP is gevaarlijk voor fietsers, auto's komen hard aanrijden en vergeten dat fietser voorrang hebben, misschien de fietsstrook rood maken? O. Als automobilist ervaar ik onveiligheid bij de rotonde bij de BP vanwege overscherende fietsers en sluisverkeer die de file op de A1 willen omzeilen en als de brug over de eem tijdens de spits opengaat is het feest helemaal compleet. Kortom, te druk en onoverzichtelijk. P. Deze maand zijn er alweer minimaal 3 fietsers aangereden. Totaal onduidelijk voor de vaak veel te hard rijdende auto's is dat er een fietspad ligt en dat de fietsers ook voorrang hebben. Deze rotonde wordt door veel sportende kinderen gebruikt op weg naar de velden.										
	Idem	Q. Door het grote verkeersaanbod tijdens de ochtend en avond spits alsmede het steeds maar toenemende sluisverkeer over de Geerenweg, komen regelmatig overstekende fietsers i een gevaarlijke situatie terecht omdat automobilisten zich volledig richten op het gemotoriseerde verkeer en daardoor de fietsers over het hoofd (figuurlijk) zien. Misschien is het beter om deze rotonde als 'buiten de bebouwde kom' te beschouwen? R. Auto's rijden relatief hard op de rotonde Eemweg. Gebruiken slecht hun richtingaanwijzer. Dit leid tot slechte communicatie tussen fietsers en auto's. Fietsers zijn minder snel geneigd door te rijden in afwachting van hoe de automobilist op hun benadering bij de rotonde reageert. Het levert gevaarlijke en onduidelijk situaties op voor beide partijen. Dit komt onder andere door het slechte zicht voor automobilisten op de fietsers. Daarnaast is het voor automobilisten ook vaak onduidelijk wat fietsers die van het fietspad komen die parallel aan de Kortenaerlaan ligt. Gaan de fietsers rechtdoor of rechtsaf. Enz...										
126	Goeman Borgesiuslaan, de Trits	A. Kruispunt bij de Trits, onoverzichtelijk, raar klein stukje vrijliggend fietspad, veel auto's, veel foutparkeerders (haal-/brengverkeer), bedrijven aan de overkant met bestelbusjes. B. Fiets overstek bij de Trits in de Goeman Borghesiuslaan, deze is lastig omdat op dat punt komende vanaf de Trits, de weg moet worden over gestoken om naar het dorp door te rijden. C. Als voetganger gevaarlijk: kruispunt Goemanborgesiuslaan JF Kennedylaan. Oversteken voor de route naar school of creche. Auto's minderen geen vaart bij het oversteken met kleine kinderen of mensen met rolator. Voorstel zebra met vluchtheuvel en portaal. Dit geldt ook voor het over steken met fietsers dit is onduidelijk en onoverzichtelijk. D. oversteken bij de Trits en Geerenweg, levensgevaarlijk voor de jeugd op weg naar sporten. E. Het fietspad bij De Trits is een onvoorstelbaar fenomeen, niet alleen voor de fietsers maar automobilisten die vanaf de parkeerplaats de weg op willen is ook 'God zegene de greep'.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers, sport/recr, reconstructie G. BorgesiusIn-Plataanln in 2012	Q3	

		Draagvlak	Beleid	Objectief								
		Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie	Intensiteiten	Totaal		Toelichting	Projectcode
	idem	F. Bij de Trits, parkeerplaats ernaast: als je vanaf de parkeerplaats de Goeman B.-laan op wilt rijden, kruis je eerst een fietspad (rechts), daar moet je eigenlijk middenop gaan staan, wil je naar links kunnen kijken. Situatie is erg onoverzichtelijk/gevaarlijk. Temeer omdat hier veel kinderen fietsen/lopen in de avondspits. G. Vop bij de Trits. Regelmatig bij het wegbrengen van kinderen gevaarlijke ontstane situaties doordat automobilisten de vop negeren. H. Oversteken fietsers op drakenburg weg/plataanlaan is gevaarlijk vanwege drukte. Schuine oversteek fietsers voorbij de Trits op Plataanlaan is gevaarlijk. J. Vanaf Gr.v.Prinstererlaan naar Goeman Borgesiuslaan, slecht overzicht, fietsers moeten daar de straat op of het fietspad op. Als automobilist moet je zo ver naar voren dat de fietsers in de knel komen. K. Het fietspad bij de trits (kruispunt groen van prinstererlaan, JF kennedylaan en goemanborgesiuslaan) begint op het kruispunt. Vaak blokkeert een auto wachtende op het kruispunt om door te rijden, onbewust, het fietspad. Oplossing zou zijn om de oprit van het fietspad pas na het kruispunt te laten beginnen.										
	idem	L. G. Borgesiuslaan: als je als automobilist uit de parkeerplaats gaat, de laan op, heb je te maken met fietsers die wel/niet voorrang hebben, je kunt amper naar links kijken. M. Vanaf kp Geerenweg/Goeman Borgesiuslaan loopt het fietspad voorbij de zwembad en kruist dan de Gr van Prinstererlaan op een uiterst ongunstig en gevaarlijk wijzen. Als automobilist heb je geen zicht op de G. Borgesiuslaan, tenzij je midden voor de fietsafrit stopt. Aankomende fietsers, vaak kinderen, gaan dan gewoon enig kant op. Als automobilist heb je vaak ook geen zicht op aankomende fietsers totdat je hun 'in de weg' staat. Bij donkerte uiterst gevaarlijk. Fietspad direct aan de Goeman Borgesiuslaan zal veel meer opval - of de stoep moet worden ingericht als fietspad. Met een duidelijk en verlicht kruising met de Groen van Prinstererlaan. N. Het zebrapad op de Geerenweg/Drakenburgerweg ter hoogte van de Trits. Automobilisten stoppen willekeurig, waardoor fietsers vaak oversteken, erop vertrouwende dat de auto's stoppen. Gebeurt vaak niet en moeten dan plotseling remmen. Gaat meestal net goed. Maar het wachten is op het moment dat het fout gaat! Suggestie: een handmatig bedienbaar stoplicht plaatsen										
127	Plataanlaan, kp Zandvoortweg, zicht	A. Plataanlaan hoek Zandvoortweg, linkerzijde, hinderlijke struik die overzicht verkeer wegneemt. B. Kruising zantvoortweg/plataanlaan, je hebt geen overzicht door de stuiken. C. Onoverzichtelijke kruispunten, zoals kruispunt Zandvoortweg/Plataanlaan. Vanuit Zandvoortweg vanaf slagerij Bokma, geen uitzicht naar links. D. Knelpunt: kruising Zandvoortweg - Plataanlaan. Komend vanaf het centrum belemmert een snel uitdijende heg rond De Kwekerij het zicht links op de Plataanlaan. Ook als je voor de stopstreep staat, kun je het verkeer van links niet zien aankomen. Die heg moet heel kort worden gehouden of worden verwijderd.										
128	Plataanlaan e.o.	Goeman Borgesiuslaan, Plataanlaan en Zandvoortweg als fietser zeer onveilig. Plataanlaan naar Berkenweg is levensgevaarlijk als fietser. Uitrit apotheek voor auto's onvoorstelbaar, maar ook de zijweg van Plataanlaan is door geparkeerde auto's gevaarlijk om de Plataanlaan op te rijden.										
129	Plataanlaan	Komend vanaf de Goeman Borgesiuslaan richting politiebureau over de Plataanlaan, wil je echt niet linksaf slaan bij de apotheek!										
130	Plataanlaan, snelheid, route sport	A. De Plataanlaan vind ik voor fietsers echt gevaarlijk er wordt hard gereden door auto's en fietsers zijn vogelvrij. Juist dit is een route die door jongeren wordt gebruikt naar sportvelden en Trits. B. Plataanlaan, lange, brede en drukken weg nodigt uit tot te hard rijden. Ik voel mij hier met mijn kleine dochters op de fiets niet erg veilig. C. Plataanlaan (wordt te hard gereden, huizen dicht op de straat: gevaar voor kinderen, voetgangers, fietsers): max 30 km!!!! D. Plataanlaan/Goeman Borgesiuslaan: veel onduidelijkheden, b.v. voor fietsers bij het zwembad, voorrangsweg blijkt niet voor iedereen duidelijk te zijn, kruising met Zandvoortweg, met Lijstebeslaan en met Aciacialaan zijn niet overzichtelijk. E. fietsstrook op de plataanlaan zodat het (voor kinderen) veiliger is om vanaf rotonde eemnesserweg naar sportvelden te fietsen. F. De staat is te smal, er is geen duidelijke scheiding tussen langzaam en snel verkeer.										
131	Plataanlaan, kp Aciacialaan	A. Plataanlaan mn in de bocht bij het politiebureau. B. hoek plataanlaan afslaan naar Aciacialaan. Onduidelijk: fietsers gaan ineens naar links Aciacialaan of blijven staan om later in te slaan, geeft onduidelijkheid voor met name autoverkeer. C. Afslag Plataanlaan (vanaf Eemnesserweg) naar Aciacialaan voor fietsers. De te hoge snelheid van auto's zie ik als bedreigend om zonder risico af te slaan (als fietser). Er wordt tenslotte gewoon ingehaald in de bocht. D. Ter hoogte van de brandweerkazerne aanbrenge van fietsstroken, bocht met afslag naar de Aciacialaan onoverzichtelijk.										
132	Diepenbroecklaan, verminderd zicht door groen	In de Diepenbroecklaan bevindt zich overhangend groen dat het zicht van automobilisten op fietsers belemmert.										
133	Zantvoortweg, smal, vkv fietsers, snelheid	A. Zantvoortweg zowel fietser als auto. Erg krap vooral terhoogte van slagerij bokma. B. Zandvoortweg 30km zone, maar wordt veel te hard gereden(school) en veel bejaarden met scootmobiel en rollator. C. Verkeersveiligheidsknelpunt als fietser, de t splitsing beukenlaan/zandvoortweg als je uit de beukenlaan komt.										

		Draagvlak		Beleid		Objectief					
		Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie	Intensiteiten	Totaal	Toelichting	Projectcode
	Idem	AE. De minst veilige plaats voor fietser en automobilist ervaar ik de Eemnesserweg. Vanaf de Van Heemstralaan moeten fietsers op de rijbaan, die als uitvalsweg veel gebruikt wordt en waar relatief ook hard gereden wordt. Ik laat mijn kinderen altijd over de stoep fietsen, dit is voor voetgangers soms hinderlijk, maar liever dat dan een ongeluk met een auto. Vanaf de Brink tot aan de Albert heijn zijn de zijstraten en met name Dalweg/Eemnesserweg/Nieuwstraat een onduidelijke situatie en zorgt voor veel verkeersopstoppingen. Beter de Eemnesserweg weer voorrangsweg maken vanaf de Brink tot Dalweg. AF. Eemnesserweg, Brink, Eemstraat. Als fietser is de Eemnesserweg soms bijna niet te doen ! Veel te smal, met name gedeelte tussen Brink en A.H. De fietsers worden vaak bijna door de automobilist geraakt. Maak er toch eenrichtingsverkeer van! AI. De gehele Eemnesserweg. De belijning van het fietsgedeelte is wettelijk niet correct weergegeven op het wegdek, mn wat is fietspad en wat is fietssuggestiestrook.									
	Idem	AG. Ter plaatse van de Eemnesserweg en Dalweg/Nieuwstraat voor fietsers. Het is komende vanaf de richting van het politieburo rijdend richting De Brink op de fiets zeer onduidelijk of er verkeer (auto's) vanuit de Nieuwstraat komt rijden. Vaak is het zo dat je al midden op de het kruispunt rijd en dan nog moet beslissen of je toch nog stopt, dan wel hard doortrapt. M.n. voor kinderen is dit punt zeer gevaarlijk. Hoe dit op te lossen: Wellicht door de aansluiting van de Nieuwstraat komende vanaf de richting van het politieburo met een slinger te verleggen richting De Brink (op de plek waar nu nog de oude garage staat). Maar ook de aansluiting met de Dalweg zou dan verlegd moeten worden meer richting de laad/los plaats van AH.									
	Idem	AH. Vanaf de rotonde op de kruising met de Nieuw Baarnstraat naar de Brink is het voor automobilisten en fietsers onvoldoende duidelijk (en dus onvoldoende veilig) dat er gelijkwaardige kruisingen zijn met de zijstraten rechts, w.o. de uitrit van parkeerterrein Laanstraat. Door de heg (van de makelaar?) is het ook nog eens onoverzichtelijk. Ook de wegmarkering op de kruising met de Teding van Berkhoutstraat (niet zijnde 'haaiantanden') zorgt voor onduidelijkheid. Voorstel om er een voorrangsweg van te maken. AI. Het gedeelte tussen AH en Brink is er niet duidelijker op geworden. Hebben auto's vanaf de grote parkeerplaats wel of geen voorrang oftewel is het een uitrit of niet. Drempel t.h.v. AH is ook veel te stijl aangelegd. AI. De Eemnesserweg heeft een te smalle fietssuggestiestrook met diepe putten waar je met de fiets doorheen moet. Auto's rijden te dicht op de fietsers. De weg is of te breed of te smal. Als fietsen echt de auto's moeten afremmen dan moet de weg smaller, anders breder.									
	Idem	AJ. De Eemnesserweg tussen Brink en T. van Berkhoutweg is te smal voor auto en fietsers. De Eemnesserweg is net opnieuw ingericht maar ik vind dat het fietsverkeer te weinig beschermd wordt voor het auto verkeer. Het is niet makkelijk hier een oplossing voor te vinden, maar ik raad vervoersdeskundigen hier nog eens goed over na te denken. AK. eemnesserweg idem dito voor de fietser een gevaarlijk situatie Auto's rijden er met vrij grote snel vaak heel dicht langs de fietser daar de automobilist te snel rijdt op een te smalle weg. Dus smaller trottoir en meer ruimte voor de fietser. AL. 'bij de reconstructie van de Eemnesserweg is het brede fietspad aan één zijde vervallen. nu zijn er fiets-suggestiestrepen aangebracht, heel riskant voor de fietser door de passerende auto's									
138	Eemnesserweg, rotonde politiebureau	1 1				4	1	7	Verkeersveiligheid fietser		B1
	Idem	A. Rotonde politieburo, fietsers rijden altijd door de rotonde op en stoppen niet (voor de haaietanden). Oplossing handhaving verkeersreglement! B. Rotonde bij het politiebureau, er gebeuren daar relatief weinig ongevallen, maar er wordt veel voorrang genomen waardoor er vaak mn door en voor fietsers gevaarlijke situaties ontstaan. C. Rotonde politiebureau. D. rotonde politie buro, iedereen die geen voorrang heeft crosst toch gewoon met volle snelheid de rotonde op als je daar als fietser je rondje maakt. E. Rotonde politiebureau: gevaarlijk voor fietsers i.v.m. voorrang op rotonde. F. De rotonde bij het politiekantoor is als fiets een soort russisch roulet. De auto's lappen de voorangsregels aan hun laars. G. Op de rotonde voor het politiebureau denken fietsers dat ze voorrang hebben. Dit hebben ze NIET. De haaietanden zijn duidelijk zichtbaar maar toch word er doorgereden. Dit is niet veilig voor de fietsers en de automobilisten mogen voor jan met de korte achternaam onnodig geld betalen voor een nieuwe fiets, terwijl dit zelf de fout is van de fietsers.									
139	Eemnesserweg vluchtheuvel, Dalweg	1				4		5	Verkeersveiligheid fietser		
		Op de Eemnesserweg t.o.Rabobank/Legemaatstaete is een zebraapad, wat prima is, maar waarom daar ook een 'vluchtheuvel' levensgevaarlijk voor fietsers (wordt veel te smal samen met auto's die er toch langs willen. Voor vrachtwagens is dat ook een drama, zij kunnen er amper doorheen. Heeft totaal geen meerwaarde! Ook eenzelfde soort 'vluchtheuvel/afscheiding rijweg net om de hoek van de Veldstraat op de Dalweg. Als je de hoek omgaat zowel voor auto's als fietsers een behoorlijk obstakel, ook gevaarlijk!									

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Toelichting	Projectcode		
			Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie			Intensiteiten	Totaal
140	Eemnesserweg, kp met nieuwstraat en Dalweg	A. Kruising nieuwstraat dalweg.als fietser en auto wordt je regelmatig geconfronteerd met tegenligger op de verkeerde weghelft.// - het is voor fietsers die vanuit de nieuwstr. rechtsaf de turfstr. inwillen fietsen heel erg gevaarlijk i.v.m.te snel uitrijdend autoverkeer.Op de rotonde bij het politiebureau ben als fietser erg kwetsbaar.Bij de twee parkeerplaatsen voor de ing. op de eemnesserweg moet je als fietser heel vaak afstappen omdat de auto's te dicht langs je rijden.Vanaf de rotonde naar de brink ervaren wij het traject voor kinderen als gevaarlijk(na aanvankelijk het kleinkind op de fiets naar school gebracht te hebben brengen wij haar nu met de auto).wij missen een veilige oversteekplaats voor fietsers en lopertjes op de kruising nassaulaan -nwe.baarnstraat.Veel automobilisten geven daar weini kans veilig over te steken. B. Eemnesserweg kruising Dalweg en Nieuwstraat. Met name voor afslaande fietsers die Dalweg in willen slaan bijna onmogelijk.	1				4	1	1	7	Verkeersveiligheid fietser	B2
	Idem	C. De kruising Eemnesserweg/Nieuwstraat/Dalweg: de kruising verspringt en de voorrang wordt niet altijd gegeven. D. Kruispunt Eemnesserweg/Dalweg/Nieuwstraat (als automobilist, fietser én voetganger). E. Het kruispunt Eemnesserweg - Nieuwstraat is onoverzichtelijk. Wij zijn, wachtend op het kruispunt voor een fietser die op haar beurt moest wachten op tegemoetkomend verkeer, in april van achteren aangerezen en mijn vriendin heeft daar een ernstige en pijnlijke whiplash aan overgehouden. Suggestie: meer handhaving op de Eemnesserweg, speciaal op vrijdag- en zaterdagavond, als het uitgaansvolkje zich roert.										
141	Eemnesserweg, kp Diepenbrocklaan	A. Aansluiting eemnesserweg diepenbrocklaan....als fietser komend uit heemstralaan afslaand naar Diepenbrocklaan. Veel kinderen naar Montinischool hebben hier last van. B. Schoolgaande fietsers kunnen niet veilig oversteken naar de Van Diepenbrocklaan. Onoverzichtelijk en nauwelijks ruimte om stil te staan. C. De bocht is overzichtelijk, die zou veranderd kunnen worden. Of een strookje om voor te sorteren, want als je vanaf de eemnesserweg de Van Diepenbrocklaan op wil dan sta je op een smal fietspad te wachten, hierdoor kunnen fietsers die rechtdoor willen er niet/moeilijk langs. D. Kr. Eemnesserweg/Diepenbrocklaan is gevaarlijk, is niet ingericht voor vele overstekende fietsers richting Montinischool. Het is onoverzichtelijk en nauwelijks ruimte om stil te staan voordat je oversteekt. Dit levert regelmatig gevaarlijke momenten op. Heel graag zou ik hier een veilige oversteekplaats voor fietsers zien, bijv in de vorm van een zebraad. E. De fietsroute richting de Montinischool is onveilig op de Eemnesserweg ter hoogte van de Diepenbrocklaan. Bij het oversteken gebeuren met enige regelmaat ongelukken. Suggestie: een oversteekplaats met handmatig bedienbaar stoplicht thv het fietspad Diepenbrocklaan.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser	
142	Eemnesserweg, kp Molenweg	Aansluiting Molenweg Eemnesserweg (vluchtheuvel-auto's komen veel te vaak 'binnendoor') Zeer gevaarlijk!!!!	1							1		Q5
143	Eemnesserweg, kp Gaslaan	Gaslaan uit- en inrijden vanaf/naar Eemnesserweg, slecht uitzicht als automobilist.	1							1		
144	Eemnesserweg, zebraaden	De zebraaden op de Eemnesserweg ter hoogte van de gaslaan en de nachtegaallaan zijn ronduit gevaarlijk voor voetgangers. Er stopt meestal geen auto als je als voetganger staat te wachten om over te steken.	1			2				3	Verkeersveiligheid voetgangers	
145	Eemnesserweg, bus	De bus op de Eemnesserweg bij de haltes thv de Nachtegaallaan stopt op de zebra en op het fietspad. Onveilige en hinderlijke situaties.			1		4			5	Verkeersveiligheid fietser	Q5
146	Eemnesserweg, fietspad	Fietspad Eemnesserweg, te smal	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser	
147	Eemnesserweg, fietspad over parkeerterrein, ingang auto's	Fietspad over Parkeerterrein AH naar achterliggende straat. Ingang voor auto's naar parkeerterrein van AH.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser	
148	Eemnesserweg, bij 'Laanplein', haag belemmert zicht	Eemnesserweg-'Laanplein' als automobilist. De haag van de makelaar is inmiddels aardig aan de hoge kant waardoor je het verkeer niet goed kunt zien aankomen vanaf het 'Laanplein' als je vanuit de richting van de AH op de eemnesserweg rijdt.	1			2		1		4	groen	Q5
149	Eemnesserweg, Berkhoutstraat, geen voorrang, schoolkinderen	T-splitsing Eemnesserweg-T.v. Berkhoutstraat als fietser. Als je als fietser vanuit de Berkhoutstraat komt krijg je in de meeste gevallen geen voorrang van verkeer dat vanuit de richting van de AH komt. Met name schoolgaande kinderen van de Amalia Astro School komen hier regelmatig in een verwarrende en gevaarlijke situatie terecht.	1				4		1	6	Verkeersveiligheid fietser	B2
150	Eemnesserweg, fietser, suggestie	Ten behoeve van de verkeersveiligheid van de fietsers: verhoogde trottoirs weghalen.	1								Suggestie, knelpunt vkv fiets reeds hierboven	
151	Eemnesserweg, Brink, vracht, fietsers	De Eemnesserweg wordt gebuikt door vrachtverkeer; opleggers op de Eemnesserweg en de Brink zijn te groot en dat voelt onprettig voor fietsers. Op de Nieuw Baarnstraat hetzelfde, al is het hier inmiddels verbeterd.		1			4		1	6	Verkeersveiligheid fietser	B1
152	Nieuw Baarnstraat, handhaving	Het stopverbod op de Nieuw Baarnstraat lijkt een goede oplossing om het verkeer voor de fietsers veilig te krijgen. Er is geen handhaving waardoor, zeker tijdens de spits het voor de naar schoolgaande scholieren levensgevaarlijk is.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietsers, handhaving	
153	Nieuw Baarnstraat, kp Nassaulaan	Oversteken tussen 8.00 uur en 08.30 uur is hier onoverzichtelijk en gevaarlijk. Veel afslaand fietsverkeer naar de NBS (wij gaan rechtdoor naar de Montinischool) en fietsers kunnen zich niet goed opstellen om over te steken.	1				4			5	Schoolroute, fietsers	

			Draagvlak			Beleid			Objectief		Toelichting	Projectcode
			Internetpol/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie	Intensiteiten	Totaal		
154	Nassaulaan	A. Kruising nassaulaan, vooral bij begin/einde schooltijden. Te hard gereden, geen zebrapad (BTW dit wordt nog erger als de NBS zal worden verplaatst, qua verkeersbeleid zal er dan veel moeten worden aangepast met de toename van verkeer op al een druk punt). B. Als automobilist en fietser s ochtends op kruising Nieuw Baarnstraat en Nassaulaan.	1				4			5	Schoolroute	
155	Nieuw Baarnstraat, smal, parkeren op rijbaan	A. Nieuw Baarnstraat. te smal door auto's die vaak op de rijbaan parkeren, waardoor er een gevaarlijke situatie ontstaat als fietsers en auto's er langs willen. B. Doorgaande weg zoals Nw Baarnstraat is onveilig. C. Straten als de Nieuw Baarnstraat zijn onveilig, waar de suggestie wordt gewekt dat er voor alle verkeersdeelnemers ruimte is (auto, fietser, voetganger), maar waar deze drie deelnemers niet tegelijk kunnen zijn zonder dat er een knelpunt ontstaat.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser	
156	Nieuw Baarnstraat, schoolomgeving	Laden en lossen op nieuw baarnstraat op brengtijden naar school in de ochtend. En vaste prik, de mannen van de gemeentewerf die vrijdagochtend om 8.25 uur langs de amalia school moeten om afval in de parkstraat op te halen (pas toch de route aan....): ook bij AA op die tijd regelmatig grote vrachtauto's die er langsmoeten. Doe het vijf minuten later en iedereen is weer weg.	1				4			5	Schoolomgeving	Q10
157	Prins Hendriklaan - Nieuw Baarnstraat	A. Prins Hendriklaan/ Nieuw-Baarnstraat: eigenlijk te smal voor de hoeveelheid fietsers en auto's `s morgens. B. Nieuw Baarnstraat als fietser (er parkeren altijd auto's/vrachtauto's op onjuiste plaatsen waardoor er als fietser een gevaarlijke situatie ontstaat). C. Bijv. de Prins Hendriklaan waar ouders die hun kinderen op de fiets naar school brengen vaak (doods)angsten uitstaan. Verkeer van rechts heeft er nl. altijd voorrang terwijl je de auto's slecht ziet aankomen en er wordt niet zachtjes gereden. D. Verbieden vrachtverkeer Prins Hendriklaan in ochtenduren als kinderen naar school fietsen	1				4	1		6	Verkeersveiligheid fietser	A1
158	Prins Hendriklaan, Stationsweg, Kettingweg en omgeving	In de hele zone moet je rechts voorrang geven terwijl je op een hoofdweg rijdt. In elke plaats mag je doorrijden behalve in baarn. Beetje raar vind je niet?	1						1	2		
159	Prins Hendriklaan, kruispunt Nieuw Baarnstraat, Nieuwstraat, Leestraat, Amaliaaan	A. In de Prins Hendriklaan, vanaf de Stationsweg, kom je net voorbij cafe Prins Hendrik een soort 4- of 5-sprong wat zeer gevaarlijk en verwarrend is voor alle deelnemers, maar vooral fietsers. Niet alleen door alle straten die hierop uitkomen, maar ook door de voorrangregels en het zebrapad voor de Promenade, levert dit op zijn minst onduidelijke situaties op. B. Kruispunt Amaliaaan-Prins Hendriklaan: onoverzichtelijk en onduidelijk bij voorrang verlenen. C. Knooppunt Promenade vormt knelpunt. D. Als fietser: kruising bij De Promenade gevaarlijk.	1				4	1	1	7	Verkeersveiligheid fietser	B1
160	Prins Hendriklaan, groen, voorrang	A. Als automobilist heb ik last vh volgende: komende v Stationsweg, rijdende op de Prins Hendriklaan, moet ik op een gegeven moment voorrang verlenen aan het verkeer komende van rechts op de Koningsweg. Echter, door een zeer hoge heg kun je de auto's helemaal niet zien aankomen! B. Prins Hendriklaan hoek Koningsweg richting Centrum zowel voor automobilist als fietser (boosdoener de hoge heg). Alternatief eenrichtingsverkeer koningsweg naar Stationsweg.	1				2		1	4	Groen	
161	Amaliaaan, snelheid	Fietsers en voetgangers in de Amaliaaan. Hier rijden de auto's heel vaak ongehoord snel, 30km zou veel helpen. Geeft bovendien veel geluidsoverlast.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser	
162	Nieuwstraat, fietser, geen ruimte	A. De nieuwstraat is als fietser erg onveilig. Het is er erg krap, je moet continu uitwijken naar de stoep die volstaat met spullen van winkels, fietsenrekken e.d. B. Nieuwstraat, vooral als fietser. Het is op sommige stukken erg smal, wanneer er een auto langs gaat. C. Nieuwstraat: drukte van tegenliggend autoverkeer. Fietsers kunnen eigenlijk niet meer op de straat blijven rijden maar moeten steeds uitwijken voor auto's. D. De straat is te smal voor het vele doorgaand verkeer: zou dit een fietszone kunnen worden? Ook het parkeren in deze straat geeft teveel gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser	
163	Nieuwstraat, kp met Turfstraat	Zicht is erg slecht als je vanaf grote parkeerterrein de nieuwstraat in fietst om vervolgens de turfstraat in te slaan. Auto's rijden te hard door de nieuwstraat en door geparkeerde auto's aan de linkerkant (voor de fietser gezien) kun je niet zien of er iets aankomt.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser, handhaving	
164	Nieuwstraat, onduidelijkheid	Bij de Aldi: onduidelijk als je door het straatje erlangs rijdt, of je nu voorrang moet verlenen aan het verkeer dat vd parkeerterrein afkomt: komen ze van een weg (dan hebben ze als verkeer van rechts wel voorrang) of komen ze uit een afrit (van een parkeerterrein en hebben ze geen voorrang)?	1							1		
165	Bourouillaan, hoge snelheid 30 km/h	d'Aulnis de Bourouillaan: er wordt veel en veel te hard gereden door de automobilisten. Ook Berkenweg.	1				2			3	Duurzaam veilige weginrichting	
166	Dalweg, hoge snelheid, smalle trottoirs, onveilig voor fietsers	Op de dalweg wordt veel te hard gereden. Omdat de weg naar beneden afloopt vanaf de Albert Heijn nodigt dit nog eens extra uit. Extra in tegengestelde richting wordt er ook veel te hard gereden. De voetpaden zijn vrij smal en daardoor kan ik als voetganger met kinderwagen niet op de stoep lopen. Daarnaast staan er auto's half op de stoep die ook nog belemmeren. Mijn dochter van 5 durf ik niet over de dalweg te laten fietsen. De snelheid zal moeten worden aangepakt. Wellicht door drempels.	1				4	1		6	Verkeersveiligheid fietser	A1

			Draagvlak		Beleid		Objectief					
			Internetpol/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie				Intensiteiten
	Idem	O. Te veel verkeer en te hard rijden in de eemstraat. Erg onduidelijk aangegeven dat je maar 30 km p/u mag rijden!! Suggestie: bijv. heel groot 30 op de eemstraat schilderen (is niet eens duur). P. De Eemweg/straat is gevaarlijk om over te steken toch heb je geen keus als je ij de Aloysius school vandaan naar de wijk Eemdial of Cantonspark moet. De Eemweg/straat is duidelijk niet geschikt voor auto's om 50 km/h te rijden. Veel tijdswinst geeft het ook nauwelijks t.o.v. 30 km/h. Een andere optie die misschien mede zou helpen is om v.a. de kerkstraat naar de Faas E.laan de voorrang te geven. Dit is dan gelijk met de situatie aan het eind+begin van de Eemweg/straat. Voor vooral kinderen is de situatie erg gevaarlijk. Vertraging bij 30 km/h zou voor de auto ongeveer 10 sec. zijn. Q. De Eemweg is te smal voor de combinatie fietsers en automobilisten. Zodra de fietser gepasseerd word door een auto en er komt een auto tegemoet, word de fietser gesneden of van de weg gedrukt.										
173	Eemweg, kp met Tromplaan en Rembrandtlaan, oversteken	Q. De oversteekplaats over de Eemweg bij de Tromplaan. Enorm veel schoolgaande jeugd vanuit het Eemdial rijdt door de doorsteek (voetpad) Komt vervolgens uit bij een volledig ingerichte oversteekplaats met verlaagd trottoir naar de rijbaan. De Eemweg is juist op die tijden van beide zijden enorm druk waardoor er nauwelijks overgestoken kan worden waardoor regelmatig gevaarlijke situaties ontstaan. Zowel voor fietsers als voor voetgangers. De situatie is soms zo lastig dat vaak gekozen wordt om 'spook' te fietsen, waardoor verkeer uit de Tromplaan en fietsers uit de richting centrum gehinderd worden, tot het verhoogde zebrapad bij de Faas Eliaslaan. R. Kruising Eemweg met Rembrandtlaan en Tromplaan: er wordt veel te hard gereden op de eemweg en heel veel verkeer: het lukt je soms niet om over te steken. Het verkeer komt ook vreselijk hard de bocht omgereden, zodat je niet veilig in de rembrandtlaan kunt fietsen (ook nog eens 2-richting).	1				4	1	1	7	Verkeersveiligheid fietser, schoolroute, samenhang vorig knelpunt	B1 C1
174	Oversteekbaarheid kp Eemstraat/Brink	A. Het kruispunt Eemstraat/Brink/Bosstraat is moeilijk om als voetganger over te steken (vooral vanuit de Eemstraat aan de rechterkant lopend, richting de apotheek). Ook vanaf de Brink is dit problematisch. Dit knelpunt wordt veroorzaakt door de drukte op dit kruispunt en doet zich de gehele dag voor. B. Oversteken van de Eemstraat vanuit de richting van de Kapelstraat is vrijwel onmogelijk. Gevaarlijk aangezien auto's vanuit de Bosstraat met hoge snelheid de bocht omkomen en geen fietsers en voetgangers verwachten. Graag een zebrapad over de Eemstraat net voor de T-splitsing naar de Bosstraat. En een bord op de Bosstraat met PAS OP, voetgangers. C. De kruising Eemstraat/Brink vind ik niet veilig. D. t-splitsing eemstraat/Brink: als fietser/voetganger sta je hier soms eeuwen. E. verkeerslichten bij hoek Kerkstraat/Eemweg.	1		1		4	1	1	8	Verkeersveiligheid fietsers, voorzieningen langzaam verkeer	A5 B1 C1
175	Brink, fietser	A. Fietser: Brink: de grote bollen belemmeren bij evt. tussentijds afstappen of uitwijken voor vrachtverkeer (wegdrukken). Door het verwijderen van een duidelijke voorangsregeling bij kruispunten (geel-achtige klinker in het centrum) is er een onoverzichtelijke situatie ontstaan. Dit werkt onveiligheid in de hand, eerder dan dat het verkeer vloeiend verloopt. B. Rond De Brink. Gebrek aan ruimte. C. Brink, onduidelijkheid voorrang. D. Brink. Onoverzichtelijke kruising. Als je van de ene kant komt heb je wel voorrang (Eemweg), andere kant niet (Stationsweg). E. De Brink zou autovrij gemaakt moeten worden om de veiligheid te verhogen. Vrachtwagens blokkeren daar regelmatig hinderlijk de doorgang van het verkeer. F. ik vind de stenen bollen levensgevaarlijk, wel mooi, maar nutteloos. Ben bang dat iemand daar een keer tegen aan rijdt. G. De Brink is de smal. H. De afslagen van de Brink naar de Hoofdweg en Eemweg zijn nog altijd ietwat onduidelijk/onoverzichtelijk. mensen twifelen daar altijd zo, en als fietser ben je helemaal rijdend doelwit. I. B. De Brink vormt een veiligheidsknelpunt (als automobilist fietser en voetganger).	1				4		1	6	Verkeersveiligheid fietser	B1 C1
176	Brink, voetganger, gerelateerd aan vorig knelpunt	A. Brink als voetganger. B. Voetganger: zebrapad Hema: er wordt zeer vaak doorgereden en niet gestopt voor mensen die willen oversteken. C. Slechts 1 zebra op de Brink. D. Als voetganger oversteken vanaf de Brink Apotheek is beter eerst een kruisje te slaan. E. Op de Brink zijn met name de verkeersregels niet duidelijk. Wel/geen voetgangersgebied. F. Oversteken aan begin van de Eemstraat richting Brink. Daar komt van alles uit de bosstraat de hoek om scheuren en het zomaar oversteken bij de restaurantjes op de brink, ondanks hema-zebra die mensen gewoon negeren	1				4		1	6	Bereikbaarheid voetganger	A5
	Idem	A. Als fietser/voetganger een gevaarlijke situatie: Brink en Eemnesserweg tot AH. Hier wordt door automobilisten gemiddeld veel harder dan de toegestane 30 kmh gereden. Ik heb dit eerder bij de gemeente aangegeven en kreeg als reactie 'volgens onze statistieken wordt hier niet harder gereden dan toegestaan'. Dergelijke baarljke nonsens heb ik niet eerder gezien van een officiële instantie.										
177	Centrum, fiets	Fietsten in het centrum is ook gevaarlijk i.v.m. het drukke verkeer en het ontbreken van fietspaden. Ik heb met mijn dochtertje wel eens 10 minuten moeten wachten voor ik in het centrum een straat kom oversteken!	1				4			5	Verkeersveiligheid fietser	
178	Centrum, auto, manoeuvreren	Eemdial en centrum is voor auto's zeer moeilijk tot slecht manoeuvreerbaar.	1							1		

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Toelichting	Projectcode	
			Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie			Intensiteiten
179	Centrum, snelheid, gedrag	A. De aanduiding 30 km veel vaker herhalen. Bij voorkeur op de weg door middel van een grote 30 of een waarschuwingsteken ('slang'). Het is een knelpunt dat er in Baarn te hard wordt gereden en dat ik mij als fietser vaak niet veilig waan. Voor ouderen en mindervaliden neemt hierdoor de kans af dat zij willen deelnemen aan het verkeer. Ik vind dit geen goede ontwikkeling. Dring het intensieve autoverkeer terug door stoepen en fietsstroken een prominente plaats te geven. Hoe veiliger het wordt voor fietsers hoe meer mensen ook daadwerkelijk gaan fietsen. B. Prioriteit veiligheid fietser en voetganger boven autoverkeer in de dorpskern.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietser	
	Idem	C. In het algemeen 30 kilometerwegen in het centrum en rond het centrum vormen knelpunt. Meer handhaving van de max snelheid van 30km. Hoewel de rechtbank soms vindt dat een gemeente verantwoordelijk is voor het zodanig inrichten van een weg dat een automobilist niet harder dan 30 kan, is dit een drogreden. Op de snelweg kun je ook harder dan 100 (A2, maar toch mag dit niet en wordt het gehandhaafd). Graag ook snelheidscontroles op de eemnesserweg, nieuw baarnstraat, gerrit van der veenlaan, nassaulaan, etc. D. Maak een deel van het centrum autovrij. Bij de hema bv. Ik zie het daar nog eens fout gaan.									
180	Centrum, vrachtverkeer	Het vrachtverkeer in het centrum veroorzaakt overlast. De vrachtwagens hebben vaak een gelijktijdige aankomst, ze wachten bijvoorbeeld op de Eemnesserweg. Dit veroorzaakt overlast en onveiligheid.		1					1		
181	Laanstraat, voetgangersgebied, ook fietsers en autoverkeer	Het toelaten van autoverkeer in de Laanstraat veroorzaakt onveilige situaties. Daarnaast wordt er veelvuldig gefietst in de Laanstraat ondanks het verbod, onveilig.	1	1			4		6	Verkeersveiligheid voetganger, handhaving	A5 B7
	Idem	A. Laanstraat, wegens het toch fietsen in de Laanstraat ondanks verbod en auto's welke daar mogen rijden op enkele stukken. B. Voeganger: Laanstraat, vanwege onduidelijkheid voor overig verkeer en onvoldoende handhaving van de regels. Het liefst zie ik de Laanstraat als voetgangersgebied, omdat dit een winkelstraat is. C. Fietsen in de winkelstraten. D. Het fietsen in de Laanstraat moet strenger bestraft worden en beter gehandhaafd worden. E. Laanstraat, zowel als voetganger, als fietser als automobilist. Het is niet duidelijk waar het voetgangersgebied ophoudt en weer begint. Voetgangers lopen soms zo maar bijna onder een auto of fiets. Ook voor fietsers (met kleine kinderen) is dat heel gevaarlijk en je krijgt nog een grote mond na ook 'U mag hier niet rijden!'. Oplossing: Voetgangersgebied markeren (strepen of andere kleur betegeling).									
	Idem	F. Er rijden teveel mensen op de fiets door de Laanstraat en de scootmobielen die er in deze prachtige winkelstraat rijden moeten stapvoets rijden. Veel scootmobielen rijden net zo hard als fietsers door de Laanstraat. Idereen stapvoets door de Laanstraat: dat maakt het winkelen een stuk prettiger en dat is beter voor de Baarnse economie! G. Overgangen in de Laanstraat. Als automobilist omdat veel voetgangers niet weten dat je er mag rijden, als fietser omdat ik dan in de knoop kom met de voetgangers die midden op de rijweg lopen en als voetganger omdat niet duidelijk is dat het voetgangersgebied ineens ophoudt en overgaat in gewone weg om een tiental meters verder weer voetgangersgebied te worden. Het moet mogelijk zijn om met de kleur van het wegdek veranderd gebruik van de laanstraat duidelijker weer te geven.									
	Idem	H. Winkeland publiek in de Laanstraat moet constant opzij springen voor auto's en fietsen...! Verkeerscirculatie aanpassen. I. Waarom laat men toe dat er zoveel gefietst wordt????? Soms levensgevaarlijk als fietser. Ook graag een max. snelheid voor scootmobielen. J. aanpassen bestrating met belijning om aan te geven dat er auto's door een voetgangersgebied rijden.									
182	Eemstraat, Bosstraat, 30	Eemstraat - Bosstraat: 30 Km zone zeer onduidelijk aangegeven. Slechte waterafvoer.	1					1	2		
183	Schoolstraat/Bosstraat	Uitrijdend met de auto Schoolstraat/Bosstraat niet uit te komen vooral als er een auto te dicht bij de Bosstraat geparkeerd staat in de Schoolstraat, wat veel gebeurt, er zijn soms hachelijke situaties met achteruitrijdende auto's in Schoolstraat en de Bosstraat. Op de fiets in de Bosstraat als je linksaf wilt slaan de Schoolstraat in, officieel ben de Schoolstraat al voorbij voordat je links af kan of je moet voorsorteren op de rijbaan. Het kruispunt met stoplichten bij de Bosstraat als Bosstraat/Oofterstraat gelijk mag rijden, hoe moeten in godsnaam kinderen fatsoenlijk linksaf zonder ongelukken te krijgen.	1						1		
184	Schoolstraat/Bosstraat	De paaltjes schoolstraat hoek bosstraat staan niet handig. Zeer regelmatig rijden vrachtwagens deze stuk als ze vanuit de schoolstraat de bosstraat in rijden. Advies weghalen of flexibele oplosseng. Hetzelfde geld voor vrachtwagens rijdend over de brink van af de eemnesserweg de eemweg indraaiend. Door het uitwaaieren van de achterzijde sneuvelen de paaltjes.	1						1		

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Toelichting	Projectcode		
			Internetpol/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie			Intensiteiten	Totaal
185	Bosstraat, oversteken	A. De oversteekplaats van de Cantonlaan naar de voetgangersingang vd pekingtuin over de Bosstraat is zeer onveilig. Veel schoolgaande kinderen die door het park fietsen en moeders met kinderen naar het speeltuintje. Het is onlogisch dat daar geen zebra, drempel of gekleurd vak op de weg is waardoor automobilisten iets worden afgeremd. Oversteken bij het stoplicht 50 meter verderop is niet logisch. B. Het is onveilig om met de fiets over te steken richting Cantonlaan vanaf de overkant van de Bosstraat. Je moet stilstaan om te wachten op recht doorgaand verkeer op de Bosstraat en daarmee blokkeer je het fietspad. Er is dus eigenlijk geen ruimte om te wachten op een moment om over te steken. C. Oversteken naar Pekingtuin is levensgevaarlijk (veel kinderwagens naast speeltuin in Pekingtuin, schoolgaande jongeren, ouderen, etc). Er wordt vaak te hard gereden, maar sowieso is er veel verkeersdrukte op dit stukje (auto's, brommers, fietsers). Blijkbaar is het voor schoolgaande jeugd ook logischer deze route door het parkje te gebruiken. Ik heb de indruk dat hier meer overstekend verkeer is dan bij het stoplicht Javastraat/Bosstraat.	1				4		1	6	Oversteken langzaam verkeer, schoolgaande kinderen	A1 B1
186	Bosstraat	De Bosstraat is te smal door parkeerplaatsen.	1						1	2		
187	Bosstraat	De parkeerhavens op de Bosstraat zijn zodanig smal dat er regelmatig auto's gedeeltelijk op de weg geparkeerd staan, dit levert gevaarlijke situaties op voor het wegverkeer.	1						1	2		
188	Javalaan/Bosstraat	A. Kruispunt Javalaan, Bosstraat. Veel sluiperverkeer, veel scholierenverkeer. Onoverzichtelijk voor met name fietsers, weinig ruimte voor elkaar passerend verkeer. B. Javalaan/Bosstraat. Het links afslaan naar de Bosstraat. C. Voorsorteren fietsers in de spits.	1				4		1	6	Verkeersveiligheid fietsers	Q1
189	Molenweg, bocht	Ben woonachtig aan de Molenweg. Het stoort me mateloos dat je de Molenweg niet op kan rijden als er een tegenligger aankomt. De bocht is veel te smal. En dan met al dat verkeer naar Meander.	1							1		
190	Molenweg, paaltjes	Er staan paaltjes langs de Molenweg aan beiden zijden. Gevaarlijk en nutteloos lijkt mij. Advies: weghalen.	1							1		
191	Guido de Bres, schoolomgeving	Rondom de Guido de Bres. Veel verkeer van brengende ouders en door kleine straatjes erg onoverzichtelijk.	1				4			5	Schoolomgeving	
192	Dotterbloemlaan, Guido de Bres	Het kruispunt bij de Guido de Bres: dotterbloemlaan. Zeer onoverzichtelijk en auto's worden in bochten geparkeerd. Het parkeervak bij de kleuteringang geeft regelmatig gevaarlijke situaties. Achteruitrijdende auto's, geblokkeerd fietspad etc.'	1				4			5	Schoolomgeving	Q5
193	Dotterbloemlaan, Guido de Bres	'Mijn kinderen en ik ervaren heel veel hinder bij het oversteken naar de Guido de bres school. We wonen op de Dotterbloemlaan en moeten 2x oversteken om naar school te gaan. Precies op de oversteekpunten staan auto's gepraakt van ouders die kennelijk haast hebben om hun kinderen naar school te brengen. Dit maakt het veilig oversteken erg moeilijk en onoverzichtelijk en dus gevaarlijk. Ik kaart dit probleem al heel lang aan, de diractie pakt dit ook op en doet alles in hun mogelijkheid op dit probleem aan te pakken maar het levert jammer genoeg niks op! De ouders zijn meer met hunzelf bezig als met de kinderen hun veiligheid. De gemeente zijn al verschillende gesprekken mee geweest maar die doen tot nu toe ook niks, erg jammer. Ik ben bijna geneigd om zelf een gele streep te zetten op de stoep! Ik hoop toch snel dat de gemeente hierin wat onderneemt, want een gele streep of een paar paaltjes zullen de kosten niet zijn?!	1				4			5	Schoolomgeving	
194	Dotterbloemlaan, geen voorrang	Als fietser ben ik al meerdere keren bijna aangereden omdat ik geen voorrang krijg.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
195	Dotterbloemlaan, schoolomgeving, gedrag	Dotterbloemlaan/irisstraat: automobilisten blijven op die kruising parkeren waardoor het voor overstekende kinderen gevaarlijk is - oplossing: gele randen langs de stoep aan brengen / zebra's plaatsen	1				4			5	Schoolomgeving	
196	Dotterbloemlaan, zicht, schoolroute	Komende vanuit de dotterbloemlaan ben je slecht zichtbaar voor het van links komend verkeer van de crucusstraat. Daarnaast is het van rechts komend verkeer niet duidelijk in richting aangegeven, veel automobilisten zien het als rechtdoor gaan als ze vanaf de bestevaer komen richting de dotterbloemlaan. Daarnaast staan er rond schooltijd veel auto's geparkeerd die het zicht voor fietsers en voetgangers blokkeren.	1				4			5	Schoolomgeving	
197	Dotterbloemlaan, oversteken, schoolomgeving	De ouders parkeren de auto zo op de hoek dat je er als voetganger met kleine kinderen erg moeilijk veilig kan oversteken. Er wordt in de hoek geparkeerd waar je met een kinderwagen tussendoor moet wringen en niet goed kan voorkomen dat de rest van de kinderen die je bij je hebt al naar de overkant rennen terwijl je niet goed kan zien of er een auto aankomt. Dat is zeker het geval als het slecht weer is.	1				4			5	Schoolomgeving	
198	Kortenaerlaan, snelheid	Kortenaerlaan hier wordt veel te hard gereden zou 1 eenrichtingsverkeer moeten worden.	1				2			3	Duurzaam veilige weginrichting	
199	Marisstraat, 30 km/h, snelheid	Marisstraat: veel spelende kleine kinderen tussen de geparkeerde auto's terwijl het een klein stuk rechte weg is waardoor veel auto's en scooters even lekker doortrekken.	1				2			3	Duurzaam veilige weginrichting	
200	Kp Marisstraat/Veldheimweg, ongevallen	Veel aanrijdingen op kruising Marisstraat met Veldheimweg.	1							1		
201	Veldheimweg, Mauvestraat, Vincent van Goghstraat	Kleine smalle wegen die als toegang dienen voor achterliggende straten. Door verkeersvoorzieningen verkeersluw te maken en aanpassen aan deze tijd. Kinderrijke buurt waar het wachten is op ongeluk. geen stoepen en fietsruimte	1							1		

			Draagvlak			Beleid		Objectief		Toelichting	Projectcode	
			Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie	Intensiteiten			Totaal
202	Kp Torenlaan/Javalaan, onoverzichtelijk, oversteken	Het kruispunt van de torenlaan met de Javalaan is onoverzichtelijk en vormt een knelpunt met oversteken. Knelpunt voor met name langzaam verkeer.	1	1	1		4		1	8	Verkeersveiligheid fietsers	B4
	Idem	A. T-kruispunt Torenlaan/Javalaan is een groot, onoverzichtelijk kruispunt. Gevaarlijk om als fietser of voetganger over te steken. Vanuit Torenlaan naar pekingtuin en terug geen fiets- of voetgangersoversteekplaats. B. Vanuit Nic.Beetslaan zou er een duidelijke oversteek voor fietsers naar overkant Torenlaan en Javalaan richting Pekingtuin en centrum gerealiseerd moeten worden. C. Oversteek Nic. Beetslaan naar centrum via de Javalaan. als fietser wordt je hier regelmatig ongeveer van de weg gereden als je vanuit de Nic. Beetslaan naar de Peking tuin wil oversteken (2 x gevaarlijke oversteek). D. Suggestie: Vluchtstrook fietsers op Javalaan om over te steken naar Torenlaan.										
	Idem	E. Kruispunt torenlaan en Javalaan. Is in de ochtend zeer druk met fietsers. F: Torenlaan-Nic.Beetslaan-Javalaan Slechte en onoverzichtelijke verkeersafwikkeling,in het bijzonder verwarring en onzeker gedrag veroorzakend voor ter plaatse onbekende verkeersdeelnemers van alle categorieën. G: Javalaan afslaan als fietser naar torenlaan. Teveel verkeersstromen waar je op moet letten. H: Momenteel is het kruispunt Torenlaan-Javalaan een knooppunt waar regelmatig bijna ongelukken voorkomen. Hier zal een rotonde mogelijk uitkomst kunnen bieden(in combinatie met een rotonde op de kruising Oosterstraat met de Javalaan?). Indien het oude Waldheim gebouw weer gebruikt gaat worden voor een school, zal de verkeersdruk weer toenemen van uit de Nicolaas Beetslaan.										
203	Javalaan, fietsers	A. Javalaan tussen Torenlaan en stoplicht. Zeer gevaarlijk voor fietsers. De weg is te smal, mn als er vrachtverkeer is. De fietsers gaan daaom van beide zijden over het voetpad langs de even huisnummers rijden. Daardoor wordt het ook gevaarlijk voor de voetgangers en voor degenen, zoals wij, die hun oprit uitrijden. B. Fietsers zitten tijdens de spits klem tussen de auto's. Oplossing: duidelijk gemarkeerde fietsstroken aan beide zijden tussen Bosstraat en Torenlaan. C. Javalaan tussen Torenlaan en Bosstraat onveilig voor fietsers door ontbreken van fietsstroken. C. Deel van de Javalaan tussen de torenlaan en de oosterstraat vooral onveilig voor fietsers. Geen fietspad, geen veilige oversteek naar Pekingtuin, Voetpad wordt als fietspad gebruikt in beide richtingen. D. Fietsers hebben geen `ruimte` in deel Javalaan tussen Torenlaan en Bosstraat. Javalaan verbreden aan Noordzijde. Duidelijk aangeven met fietssuggestiestroken.	1				4		1	6	Verkeersveiligheid fietsers	A1
204	Javalaan/Noorderstraat	Zeer onoverzichtelijk, dwangmatig voorrang Javalaan - Noorderstraat.	1							1		
205	Javalaan/Kettingweg/Stationsweg	A. Vanwege de hoek in het kruispunt Javalaan/Kettingweg is hier sprake van zeer slecht zicht voor fietsers en automobilisten. Vanuit Kettingweg naar Javalaan wordt vaak voorrang genomen terwijl de hoge heg geen zicht geeft. Leidt meermaals tot ongelukken. B. Kruising Javalaan - Kettingweg, sluipverkeer via kettingweg heeft voorrang op verkeer Javalaan en deze situatie is erg onoverzichtelijk. Verkeer rijdt te hard vanaf de kettingweg de Javalaan op vanwege de voorrangssituatie, je moet hier regelmatig boven op de rem. Een voorrangsweg maken van de Javalaan kan dit voorkomen en levert minder verkeer op in de kettingweg. C. Zeer onoverzichtelijk, dwangmatig voorrang: Kettingweg-Javalaan. D. Overgang Javalaan-Kettingweg. Vanwege de hoek in de weg is het onoverzichtelijk, voor alle verkeersdeelnemers een onveilig punt. E. Verkeersveiligheidsknelpunt, weinig zicht, suggestie: een spiegel zou hier heel erg handig zijn. F. Kruising Stationsweg/Javalaan/Kettingweg. Verkeer vanaf Stationsweg moet voorrang verlenen aan verkeer dat vanaf de Kettingweg komt. Kruising is onoverzichtelijk. Beter zou zijn de stationsweg voorrangsweg te maken.	1		1		4			6	Verkeersveiligheid fietsers	Q5
	Idem	G. Kettingweg die van rechts uitkomt in de bocht van stationsweg en voorrang heeft. Heel apart gewoon eenrichting maken die twee wegen. H. Maak de Kettingweg 1 richting, nu wordt er geraced om voorrang van rechts te krijgen tov de Javalaan.										
206	Stationsweg, Javalaan	Komend vanaf het station kom je op de driesprieg stationsweg / javalaan (villa bloemswaard). Doorgaand verkeer moet eigenlijk rechtsaf om niet in het oranjepark vast te lopen. Nu rijden veel auto's en vrachtauto's daar vast en raken verward. Oplossing: plaats op die hoek een bord met `parkeren centrum` linksaf stationsweg in, en `doorgaand verkeer` rechtsaf javalaan in.	1							1		
207	Stationsweg, Oranjestraat	Vanuit de Stationsweg mag je de Oranjestraat niet inrijden. Er staat weliswaar een bord maar dat wordt vaak niet gezien (notoir punt voor een ingreep tijdens rijlessen) en men rijdt regelmatig rechtdoor de Oranjestraat in. De straat zelf geeft door de inrichting ook aanleiding te denken dat dit mag: er is behalve een paar streepjes op de weg geen enkele zichtbare markering dat je de verkeerde kant van een eenrichtingsstraat inrijdt. Oplossing: versmal de Oranjestraat tussen Laanstraat en Oranjepark zodanig dat het komend vanaf de stationsweg direct helder is dat je niet door kunt rijden. (NB Tegelijkertijd kunnen de stoepen dan worden verbreed waardoor ook ouderen en rollatorgebruikers over de stoep kunnen lopen en niet meer gedwongen worden midden op straat te lopen.)	1							1		
208	Kp Stationsweg met Vondellaan en Prins Hendriklaan, onveilig, fietsroute, voorrang, schoolroute, snelheid, gedrag	Het kruispunt Stationsweg/Vondellaan/Prins Hendriklaan is een belangrijk kruispunt. Ook schoollocatie. Automobilist geeft fietser slecht voorrang, op Stationsweg wordt pittig doorgereden. Als er een school komt, neemt de druk op dit punt verder toe. Het kruispunt is momenteel reeds een belangrijk punt in de fietsroute.	1	1			4	1		7	Verkeersveiligheid fietsers	B3

			Draagvlak			Beleid		Objectief				
			Internetpol/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie	Intensiteiten			
	idem	A. Een onveilig punt voor fietsers is de oversteek van Vondellaan naar Prins Hendriklaan, daar wordt zelden voorrang verleend aan van rechts komende fietsers. B. Kruising Pr.Hendriklaan / Stationsweg. C. Het knelpunt betreft de kruising Stationsweg - Prins Hendriklaan - Vondellaan. Deze kruising is druk. Als straks de NBS aan de Vondellaan wordt gevestigd dan moeten er veel schoolkinderen deze drukke kruising oversteken. Daar voorzie ik een knelpunt. D. Kruising Stationsweg/Pr. Hendriklaan/Vondellaan. Rijstroken/fietsstroken duidelijker markeren. E. Een fietser heeft voorrang als deze uit de Vondellaan naar Prins Hendriklaan wil. Maar er wordt meestal niet gestopt door auto's vanaf Van Heutzlaan. Of de auto's slaan linksaf naar Pr Hendriklaan en snijden fietsers af. Erg druk kruispunt met veel fietsers van en naar het station. De kruising Stationsweg, Vondellaan, Prins Hendriklaan wordt een knelpunt op start- en eindtijden van de basisschool NBS indien de gemeente besluit de school aldaar te vestigen. Kruising Stationslaan/ Vondellaan: onoverzichtelijk, verkeersstroom vanaf de spoorwegovergang, fietsers, VOP, nabije kruisingen.										
	idem	F. Kruispunt Stationsweg,Prins Hendriklaan en Vondellaan. Hier is voldoende ruimte aanwezig voor een rotonde. Regelmatig vinden er (bijna) aanrijdingen plaats. Veelal tussen auto's en fietsers vanwege het vrij onoverzichtelijke karakter van het kruispunt. Indien de oude Waldheim MAVO gebruikt gaat worden door een andere school, is het mijns inziens nog meer noodzakelijk om hier een rotonde te plaatsen. Dit om het huidige verkeer af te remmen en het voor de schoolgaande kinderen mogelijk te maken, veilig de school te bereiken. Het laatste stukje van de Nicolaas Beetslaan, tussen de Da Costalaan en de Vondellaan dient dan in de richting van de Vondellaan, afgesloten te worden voor gemoteriseerd verkeer. G. Waarschuwingssignaal dat verkeer vanuit Vondellaan voorrang heeft op vanaf het spoor komend verkeer of maak hier een rotonde. H. Komende uit de vondellaan verkrijgt de fietser vaak geen voorrang van automobilisten, die uit de richting van de overweg komen,zelfs komt het voor dat verontwaardigd wordt gereageerd. Als oplossing zou kunnen dienen: een verkeersbord met de aanduiding van een gelijke kruising (ter verduidelijking).										
	idem	H. Toekomstige huisvesting NBS. Plek is niet verkeerd maar fietsers in groep 7 moeten wel de stationsweg oversteken. Ook dit is een drukke straat. Stoplichten plaatsen is niet mogelijk ivm spoorbomen. Misschien een loop/fietsbrug? I. Als fietser komend uit de Vondellaan richting centrum, heb je voorrang, omdat je van rechts komt. Dit wordt nooit gegeven.										
209	Stationsweg, hoge snelheid, breedte fietsstroken	Stationsweg opnieuw herstraten met fatsoenlijk brede fietsstroken zoals in de Pr.Hendriklaan. Hierdoor zal de weg smaller zijn en de snelheid (die nu veel te hoog is terwijl het 30km-gbied is) afnemen	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers		
210	Stationsweg, gedrag, snelheid, oversteken, druk	A. Op Stationsweg wordt vaak hard gereden en worden zebrapaden vlak bij station niet altijd gerespecteerd. B. Als fietser Stationsweg richting centrum (auto's vanaf Javalaan maken oversteken erg moeilijk tijdens spits). C. Stationsweg, tussen Prins Hendriklaan en spoorbomen (fietsers als verkeersremmers).	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers		
211	Stationsweg, onveilig als fietser, smal, vracht	Deze straat moet je eigenlijk mijden als fietser. Te veel vrachtverkeer wat eigenlijk niet past op deze smalle weg. Een fietspad van het dorp helemaal naar de Luitenant Generaal van Heutzlaan zou het VEEL veiliger maken (en noodzakelijk als NBS zou verhuizen!)	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers		
212	Stationsweg, voorrang	voor automobilist en fietser is het opheffen van voorrang op de stationsweg zelf soms levensgevaarlijk, vooral bij pr. hendriklaan en station.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers		
213	Stationsweg	Loopverkeer door het Oranjepark en de Stationsweg: gevaar voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Oplossing: Stationsweg breder maken en doortrekken.	1		2				3	Verkeersveiligheid voetgangers		
214	Stationsweg	Een ander punt is komend van het station en dan moeten oversteken linksaf de Stationsweg op. Verkeer rijdend op de Stationsweg hebben onvoldoende in de gaten dat rechts voorrang heeft. Dit is ook komend van de Vondellaan en dan linksaf richting station.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers		
215	Stationsweg - Javalaan	Wanneer ik mij langs het traject Javalaan-Stationsweg en omgekeerd beweeg (per fiets of auto) constateer ik, dat de fietser er in het algemeen op dit Baarnse traject slecht af komt. Op het stuk Javalaan na de stoplichten bij de Bosstraat zag ik kortgeleden een moeder op de fiets met voor- en achterop 2 kinderen, die nauwelijks ruimte had naast het autoverkeer in beide richtingen. Wanneer een van de kinderen zich naar links of beweegt is de kans groot, dat de moeder in aanraking komt met een auto. Ik ervaar wanneer ik op dit wegstuk per fiets rijd, dat de kwetsbaarheid dan groot is. Ik neem de vrijheid om dit te melden, omdat ik van mening ben, dat door een niet ingrijpende wijziging van de wegconstructie het gevaar sterk zou kunnen afnemen. Ik doel op de ruimte die hiervoor beschikbaar is. Ik constateer dat het trottoir (van redelijke breedte) nauwelijks gebruikt wordt: deze ruimte benutten om een veilige fietsstrook/fietspad te creëren, lijkt me een voor de hand liggende oplossing.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers		
216	Vondellaan, snelheid	Vondellaan : kruising van Heutzlaan naar Prins Hendriklaan voorrangprobleem voor fietsers. Vondellaan: De snelheid van de automobilisten, 30=30 mijns inziens. Draai de rijrichting om en sluit de laan af bij de oude Waldheim, de Torenlaan is de doorgaande weg naar Soest met ook nog veilige fietspaden. Het is natuurlijk te gek dat er twee wegen naar dezelfde spoorovergang leiden dwars door een door de gemeente als residentieel aangeduide wijk.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers		

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Totaal	Toelichting	Projectcode
			Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie			
217	Torenlaan / Wijkamplaan / Vondellaan	A. Het kruispunt van de torenlaan en de vondellaan is erg vervelend. Als `s ochtends de scholen beginnen is het er vol met fietsers die niet allemaal op de fietspaden passen en daardoor noodgedwongen op de weg rijden. B. Kruising torenlaan vondellaan is voor iedereen gevaarlijk. Komende uit Soest zorgen auto's die rechtsafslaan ineens voor 'file' op het spoor. En fietsers moeten zo onduidelijk rijden dat ze alle kanten op gaan. C. Vanuit de Vondellaan de Torenlaan opdraaien richting het spoor is in de nieuwe situatie zeer onoverzichtelijk. Zeker tussen 8 en 8.30 uur als het vol met fietsers op de zeer smalle oversteek staat. D. Als fietser > de moeilijke oversteek bij vernieuwde kruispunt torenlaan, vondellaan, wijkamplaan. E. Kruising Wijkamplaan-Vondellaan. Door de herinrichting is de kruising veel onoverzichtelijker geworden. Door de toename van het aantal fietsers (2 scholen) krijg je een wirwar van verkeer. De overgang van de Wijkamplaan naar de Vondellaan is niet logisch. Je moet als fietser eerst een bochtje naar links maken voordat je de Vondellaan kunt inslaan. Hierdoor kom je op de rijbaan en dat geeft weer hinder met verkeer komend uit de Vondellaan	1			4	1		6	Verkeersveiligheid fietsers	B1
	Idem	F. De kruising torenlaan/vondellaan/wijkamplaan. Er is totaal geen overzicht, voor welke weggebruiker dan ook. Vooral vanaf de vondellaan. G. Auto's komende vanaf de Stadhouderslaan en rechtsafslaand naar de Wijkamplaan, direct na de spoorwegovergang, moeten nu fietsers die rechtdoor de Torenlaan oprijden, voorrang geven. Een rechtsafslaanende auto (naar de wijkamplaan) belemmert echter volledig het doorgaande autoverkeer richting Torenlaan, waardoor bij de aanwezigheid van meerdere auto's het gevaar ontstaat dat één of meerdere auto's op de spoorwegovergang tot stilstaan worden gedwongen, en daar geen uitwijkmogelijkheid hebben. Aangezien het bij het Baarns Lyceum en de Waldheim Mavo om ongeveer 1500 leerlingen gaat, die vaak in groepen de spoorweg richting Baarn tegelijkertijd oversteken, is het gevaar dat rechtsafslaand autoverkeer richting Wijkamplaan voor langere tijd onmogelijk wordt gemaakt zeer groot. Het is dan ook wenselijk dat het afslaand autoverkeer voorrang krijgt op de rechtdoorgaande fietsers. H. Kruising torenlaan-vondellaan-wijkamplaan, het is onduidelijk, onoverzichtelijk en niet gemaakt door mensen die gebruik maken van de fiets!									
218	Torenlaan, fietspaden	Torenlaan: fietspaden op de kruising met de Vondellaan breder maken	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
219	Torenlaan	De enorme verkeersdruk met fietsers en auto's op bepaalde tijdstippen vooral `s ochtends in combinatie met de zeer lange sluiting van hefbomen van de spoorwegen geeft veel problemen. Maar ook het fietsverkeer aan de zuidelijke kant in twee richtingen (vooral van baarn naar soest) geeft daar veel onverwachte situaties. Automobilisten kijken naar rechts bij inslaan Wijkamplaan en verwachten geen fiets verkeer van links.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
220	Torenlaan	Torenlaan, fietspad wordt door scholieren aan de verkeerde kant benut. afslaand verkeer en verkeer van zijstraten rekenen niet op spookfietsers.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
221	Vondellaan Lepelaarstraat	Oversteken vanaf Vondellaan naar Lepelaarstraat (Spoorzicht) is lastig en onoverzichtelijk voor fietsers en auto's.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
222	vondellaan, Torenlaan, fietsers	Fietspaden veel te smal en te bochtig. `s ochtends staan scholieren midden op de weg en op het fietspad te wachten. Fietspaden moeten dus breder gemaakt worden en minder bochtig. Ook zou er een soort opstelplaats voor wachtende scholieren kunnen komen.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
223	Vondellaan en omgeving	A. Waldheim als daar de school komt. B. Ik maak mij vooral zorgen m.b.t. de plannen de NBS te verhuizen naar het Waldheim-gebouw. De Stationsweg en de Vondellaan zullen met auto's en jonge kinderen zeer onveilig worden.	1			4			5	Schoolomgeving	
224	Vondellaan, richting Torenlaan	Eind Vondellaan naar Torenlaan richting Baarn voor auto's: gevaarlijk.	1				1		2		
225	Stationsweg, te smalle stroken voor fietsers	Bij verlaten fietsstrook vanaf spoor is ruimte voor fietsers na kruising Vondellaan te smal (plantsoen aanpassen en bredere fietsstroken op Stationsweg zoals op Pr.Hendriklaan)	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
226	Stationsweg en omgeving	Overdag: fietsers rijden overall tussendoor, vaak op weg naar de trein. `s Avonds: donkere omgeving waar veel fietsers zonder licht rijden. Waarom laten WE dit toe??	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
227	Kp Spoorzicht	A. Het kruispunt bij Spoorzicht is het minst veilig voor automobilisten en fietsers. B. De nieuwe situatie bij spoorzicht is voor alle weggebruikers lastiger geworden, fietsers en voetgangers moet omrijden en automobilisten zien minder van het andere verkeer door de rare bocht, gelukkig is er nu wel een hekje aan het einde van de glijbaan over het spoor geplaatst! dat was ook heel gevaarlijk.	1			4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
228	Spoorwegovergang Torenlaan	Spoorwegovergang Torenlaan, komende vanuit Vondellaan het spoor over, de aandacht is gericht op verkeer van verschillende kanten. Dit punt is een knelpunt voor scholieren en fietsers. Erg smal en niet berekend op de stromen fietsers, hier veel verkeer vanuit Soest.	1	1		4			6	Verkeersveiligheid fietsers	B1 B6

			Draagvlak		Beleids		Objectief					
			Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie				Intensiteiten
	Idem	A. Spoorwegovergang ter hoogte van de Torenlaan, gevaarlijke situatie. B. Als automobilist: de aangepaste kruising bij het spoor. Fietsers die van de wijkkamplaan rechtdoor willen, nemen niet het fietspad omdat daar een rare bocht in zit maar pakken de weg rechtdoor. Zeker in de spits is dit levensgevaarlijk. Fietspad is daar niet handig aangelegd. C. De spoorkruising bij het Torenlaan - onoverzichtelijk, vooral als automobilist krijgt je, kruist vanuit Vondellaan, meestal te laat zicht op aankomende auto's vanuit richting Soest (door de rare bocht in de weg). D. De overweg komend van Soest is gevaarlijk bij het rechtsafslaan van auto's voor de rechtdoorgaande fietsers. E. Fietsoversteek bij spoorwegovergang Torenlaan (vooral 's morgens bij aanvang scholen). F. Spoorwegovergang Torenlaan, ondanks of misschien wel dankzij een gevaarlijk punt voor fietsers en automobilisten vanaf Soest richting Baarn. G. De spoorwegovergang bij de Torenlaan is onoverzichtelijk en onduidelijk. Grote aantallen fietser moeten over een smal slingerende fietspadje, er zijn verschillende verkeersstromen die elkaar moeten kruisen.										
	Idem	H. Fietser: spoorwegovergang torenlaan, en dan in het bijzonder de steile bocht naar beneden richting baarn, vooral in de winter levensgevaarlijk. Het nieuwe hek dat is geplaatst lost het probleem niet op, het loopt niet ver genoeg door, en voor de fietsers bestaat nog steeds het grote risico om te vallen bij gladheid. I. Spoorwegovergang Torenlaan, door diverse bochten :markeringen en fietspaden ,verkeersborden, is het een zeer onoverzichtige situatie Vooral in het donker en vooral tijdens regenval. J: Spoorovergang Torenlaan: komend van Soest stagneren auto's op de spoorbaan wanneer drommen fietsers van de scholen de Torenlaan rechtdoor infietsen en auto's die r.a.de Wijkkamplaan in willen, de weg geblokkeerd zien. K: Spoorweg overgang. Omdat rechtsafslaand verkeer uit Soest op fietsers (veel!) moet wachten, komen auto's op spoorbaan vast te staan.										
229	Spoorwegovergang Admiraal	Automobilist: spoorwegovergang Admiraal, vanwege hobbeligheid en onoverzichtelijkheid.	1							1		
230	Spoorwegovergang Van Heutzlaan	A. Spoorwegovergang na De Generaal: wel iets verbeterd, maar je moet toch weer de rijbaan 'opduiken'. B. De Generaal spoorwegovergang is te smal. C. De bekende overweg bij de Generaal is voor voetgangers en fietsers onduidelijk en gevaarlijk. De voorgenomen verhuizing van de NBS naar het Waldheimerterrein zal in de toekomst een grote verkeersopstopping tot gevolg hebben. D: Spoorwegovergang LT van Heutzlaan. E. Overgang bij station: blijft regelmatig aanhangen op bobbel hangen. F. De spoorwegovergang Van Heutzlaan gelijkmatig leggen. Het is nu een hobbel-eerste-klas. Zo verjaag je toeristen uit Baarn.	1			4				5	Verkeersveiligheid fietsers	
231	Beetslaan-Torenlaan	A. Aansluiting van de Beetslaan op de Torenlaan. Verkeer van de zijde van de Kettingweg richting Torenlaan rijdt vaak hard en is niet aan te zien komen als je vanuit de Beetslaan komt. B. 'Als fiets en auto het uit de Nicolaas Beetslaan rijden richting de torenlaan. De auto's komen met hoge snelheid vanaf de javalaan de Torenlaan in rijden. Door van deze bocht een haakse bocht te maken moet het verkeer daar fors afremmen. C. Vanuit Beetslaan voor zowel fietser als auto niet overzichtelijk. Kruispunt is veel te groot. Auto's die rechtsaf slaan de Torenlaan op nemen altijd een binnenbocht. Deze kun je echt niet aan zien komen. Waar moet je je als fietser opstellen? In spitsuren staat kruispunt regelmatig vast en moeten fietsers onoverzichtelijk tussen auto's door. Kruispunt versmallen of minirotonde?	1			4				5	Verkeersveiligheid fietsers	
232	Heemskerklaan, kruispunten onoverzichtelijk	Kruispunt Heemskerklaan - Abel Tasmanlaan - Willem Barentzlaan en T-splitsing Heemskerklaan - Javalaan. Onoverzichtelijk.	1							1		
233	Heemskerklaan	De Heemskerklaan wordt hopelijk spoedig na oplevering van de Wintertuin heringericht waarbij ik denk dat een indeling zoals de TROMPLAAN geschikt is, of anders afhankelijk van het oplossen van het parkeerprobleem voor de toekomstige huurder van de WINTERTUIN.	1							1		
234	Heemskerklaan, beheer en onderhoud, smal, sluipverkeer, snelheid	A. Een onveilig punt voor fietsers is de Heemskerklaan, slecht wegdek en smalle straat, zou eenrichtingverkeer moeten zijn? Wordt veel gebruikt voor sluipverkeer (auto's) naar A1. B. Heemskerklaan, vanaf Faas Eliaslaan heeft verkeer een lang stuk geen verkeer van rechts en rijdt daardoor regelmatig veel harder dan de toegestane 30 km. Erg gevaarlijk voor kinderen en voetgangers. Halverwege de Heemskerklaan een obstakel aanbrengen kan de snelheid er uit halen.	1			4				5	Verkeersveiligheid fietsers, sluipverkeer	
235	Heemskerklaan, Van Galenlaan, Tromplaan, snelheid, doorgaand verkeer	In de Heemskerklaan, Van Galenlaan en de Tromplaan wordt bij voortdurend en op zeer grote schaal veel te hard gereden. Aangezien genoemde straten vaak worden gebruikt als sluurroute voor doorgaand verkeer van Soest naar de A1 en er geen snelheidsremmers aanwezig zijn, ontstaan bij voortdurend een zeer gevaarlijke situaties. Het aantal kinderen in deze straten is hoog en het is wachten op het eerste ernstige ongeluk. Ofwel er moeten snelheidsremmers worden geplaatst, ofwel de 30 KM zone moet worden gehandhaafd. Uiteraard zijn er veel meer straten in Baarn waar dit probleem aanwezig is.	1			4				5	Verkeersveiligheid fietsers, sluipverkeer	
236	Javalaan-Stationsweg, zicht	Kruispunt Javalaan-Stationweg voor verkeer komend uit richting Javalaan wegens onvoldoende uitzicht naar rechts door te hoge tuinhaag, nota bebe destijds door gemeente aangebracht!!!	1		2					3	groen	

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Toelichting	Projectcode	
			Internetpol/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie			Intensiteiten
237	Kp javalaan/Oosterstraat	A. Kruispunt javalaan/oosterstraat. Het verkeer van de javastraat gaat om en om op groen PRIMA! maar de oosterstraat niet en dat is niet veilig vooral voor kinderen/fietsers die de hoek om moeten, die hebben te weinig overzicht en levert gevaarlijke situaties op. B. Linksaf vanuit Oosterstraat naar Javalaan.	1				4	1	6	Verkeersveiligheid fietsers	B1
238	Oosterstraat, smal, druk, fietsers	De Oosterstraat is te smal, fietsers komen in de knel. De straat is ook erg druk.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers	
	idem	A. Oosterstraat: vanwege ongelijke wegdek, vreselijke drempels die zelfs als fietser niet normaal kan nemen. B. Oosterstraat te smal en voetpaden komen omhoog door de wortels van de bomen. Met name oudere mensen ondervinden hier hinder van. C. Oosterstraat - auto's kunnen elkaar niet passeren. Fietsers komen in de knel - te hoge drempels. D. Ondanks de genomen maatregelen wordt er nog erg hard gereden op het begin van de Oosterstraat. E. Oosterstraat vanwege de nauwe doorgang terwijl het een hoofdroute is. Als automobilist vind ik de Oosterstraat erg onveilig. ook smal en erg druk. Beter hier eenrichtingsweg van te maken.								Zie ook leefbaarheid, beheer en onderhoud	
239	Hantamweg, eenrichtingsverkeer	Het eenrichtingsverkeer in de Hantamweg wordt genegeerd.			1				1		B7
240	Sparrenlaan, Indische buurt	Te hard rijden, te smal. Sinds half oktober 2011 wonen wij in de Sparrenlaan en het valt op dat auto's hard rijden in twee richtingen, waarmee het voor (spelende) kinderen en fietsers (veel scholieren) niet veilig. Suggesties : eenrichtingsverkeer voor auto's vanaf Oosterstraat, duidelijk aangeven 30km zone en blauwe bordjes : Denk aan onze kinderen! Brandweer kan moeilijk in de Sparrenlaan terecht zonder schade aan te richten aan auto's vanwege parkeergedrag. Links of rechts kiezen welke zijde en waar. Aangeven en handhaven.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers	
241	Javalaan, Bosstraat, snelheid en drukte	De maximumsnelheid is 30 km/h, maar erg veel verkeer voor een 30 km/h-weg en hoge snelheid, fietsers in de knel.	1	1			4	1	7	Verkeersveiligheid fietsers	A1
242	Javastraat, snelheid	Bij ons in de Javastraat wordt er te hard gereden door automobilisten, met name juist het laatste stukje van de Javastraat richting Cantonlaan. Mijn kinderen spelen op straat en zullen naarmate ze ouder worden ook steeds meer op straat gaan spelen. Het zou heel fijn zijn als er een extra verkeersbord geplaatst kan worden met `pas op spelende kinderen` of een herinneringen dat het een 30 km zone is.	1						1		
243	Javastraat, snelheid	Javastraat ter hoogte van nr 1 t/m 5. Met name in dit stukje van de Javastraat richting Cantonlaan wordt vaak even flink gas gegeven omdat de straat wat breder is dan in de rest van de straat. Er zit een bocht in en er spelen nu en in de toekomst steeds meer kleine kinderen want er is weer verjonging in de straat. Ik hoop dat het mogelijk is een extra verkeersbord te plaatsen met pas op spelende kinderen of een herinneringen dat het een 30 km zone is.	1						1		
244	Javastraat, Cantonlaan, snelheid	Meer 30km per uur borden plaatsen of drempels plaatsen. Wordt nu veel te hard gereden terwijl er kinderen op straat spelen.	1						1		
245	Faas Eliaslaan, snelheid	Voorts houdt vrijwel niemand zich aan de 30 km., graag nog een drempel op de Faas Eliaslaan en in de Schoolstraat ter hoogte van de Kapelstraat. Wij durven nu onze kinderen niet buiten te laten spelen, zo hard wordt er gereden.	1						1		
246	Faas eliaslaan, kp met Noorderstraat en Javalaan, oversteken, zicht	Oversteek als fietser van de Faas Eliaslaan rechtdoor naar de Noorderstraat. Alle auto gaan rechtsom en je kan niet zien wat er van de Javastraat komt.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers	
247	Oversteken Mollereustra/Veldstraat	Oversteek Mollereusstraat/ Veldstraat onveilig.	1			2			3	Verkeersveiligheid voetgangers	
248	Wijkamplaan, slalom	A. Wijkamplaan is een gevaarlijke slalom voor automobilisten en is daardoor lastig voor automobilisten en zeer onveilig voor fietsers. B. Wijkamplaan. De geplaatste `verkeersjuwelen` zijn veel te groot en staan op het fietspad. In het donker is het voor onbekend met de situatie zijnde fietsers gevaarlijk. Hetzelfde geldt voor de afremmers voor de automobilisten bij de begraafplaats. Zeker omdat je door de bocht geen ander verkeer kunt zien aankomen. C. Nieuwe situatie wijkamplaan. D. 'Wijkamplaan ter hoogte van de Celebestraat. Er wordt veel te hard gereden en de getroffen verkeersmaatregelen doen de snelheid niet verminderen. De Wijkamplaan ligt ter plaatse in een flauwe onoverzichtelijke bocht. Dit brengt mede dat het oversteken om de Celebestraat in te komen gevaarlijk is.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers	
249	Wijkamplaan, oosterstraat, smal	A. Bremstraat, wijkamplaan en oosterstraat smalle straten en je komt er met de auto amper door heen. B. wijkamplaan te smal voor fietsers en auto's.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers	
250	Wijkamplaan	Wijkamplaan lijkt in de spits wel een racebaan!	1						1		
251	Irisstraat, snelheid, schoolroute, gedrag	Als fietsers vanuit de irisstraat komen krijgen ze bijna nooit voorrang van het verkeer uit de bremstraat, dat ook niet voor de zebra kruising stopt en veel te hard rijdt. Er zijn veel basisschoolleerlingen die gebruik moeten maken van de kruising. Als je tevens rechtdoor de margrietstraat in wilt rijden is dat bijna niet te doen omdat de auto's vanuit de Bremstraat daar weinig ruimte voor geven.	1				4		5	Schoolroute	

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Totaal		Toelichting	Projectcode
			Internetpoli/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie				
252	Margrietstraat, kp Bremstraat, smal kruispunt, zicht	Zowel voor automobilist, als fietser, als voetganger is dit kruispunt een gevaar. Door de vernauwing van dit kruispunt door de rare verhoogde stoep met enorme palen kunnen twee autos elkaar niet passeren. wanneer van meerdere kanten auto's het kruispunt naderen ontstaat er een verwarrende voorrangssituatie. Als fietser en voetganger ben je dan je leven niet zeker, helemaal niet als je in een dooie hoek zit. Suggestie: die rare uitstulpende stoep verkleinen tot normale proporties en die paaltjes weghalen zodat auto's in geval van noot kunnen uitwijken.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
253	Gerrit van der Veenlaan, snelheid	A. Vanaf het station NS - Gerrit van der Veenlaan. Wordt door automobilisten zeer hard gereden. Geen fietstrook die snelheid tempert. B. De Gerrit van der Veenlaan zou een voorrangsweg moeten worden. Vooral de draai naar de Wilhelminalaan is gevaarlijk. C. Auto's rijden hier veel te hard. Komende vanaf het kippenbruggetje is het gevaarlijk invoegen. Oversteken richting Sophialaan (of Wittelaan of Oude Utrechtseweg) is voor kinderen op de fiets heel gevaarlijk!	1				4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
254	Wilhelminalaan, Waldeck Pyrmontlaan, snelheid	Hoge snelheid in Wilhelminalaan en Waldeck Pyrmontlaan. Snelheid controleren en handhaven in 30 km zones Waldeck Pyrmontlaan en Wilhelminalaan voor veiligheid (kinder)fietsers.	1							1		
255	Schoolomgeving algemeen	Kiss en ride zones maken het bij scholen onprettig, sommige automobilisten letten bij scholen alleen op hun eigen kind, is dat droog en veilig over, rijden ze bijna een ander zijn kind van de sokken, maak parkeerplaatsen iets verder en rond scholen autovrije zones.	1							1		
256	Blinkert, basisschool en Santvoorde	Blinkert, Basisschool en Santvoorde. Supermarkt. Grote vrachtwagens ter bevoorrading Supermarkt en Blinkert.	1				4			5	Schoolomgeving	
257	De Generaal	Als je vanuit Baarn komt en naar De Generaal wilt is verleiding groot om na paaltjes alsnog een U-bocht te maken. Is gevaarlijk bij veel verkeer.	1							1		
258	De Generaal	veilig oversteken naar de Generaal als je vanaf het centrum op de fiets komt? fietspad aan de linkerkant verbreden en voor beide richtingen toegankelijk maken	1				4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
259	Zebra bij zwembad, gedrag	Zebraapad bij het zwembad, auto's stoppen vrijwel nooit.	1			2				3	Verkeersveiligheid voetgangers	
260	Van Heutzlaan, onduidelijkheid snelheid	Van Heutzlaan: onduidelijk dat er maar 50 km/uur mag worden gereden.	1							1		
261	?	oversteken bij het bruggetje naar de roeivereniging is gevaarlijk	1			2				3	Verkeersveiligheid voetgangers	
262	Floriszlaan	Gevaarlijk en onoverzichtelijk is de Floriszlaan te hoogte van de nrs. 3/5. Door een bocht in de weg is er geen uitzicht op auto's die vanaf de van Neslaan de Floriszlaan oprijden. Er is geen stoep. je stapt vanuit de voortuin zo voor een auto die de hoek omkomt. De hele Floriszlaan is voor auto's een knelpunt omdat deze te smal is voor twee richtingsverkeer. Maak van de Floriszlaan eenrichtingsverkeer!!	1							1		
263	Lage Vuursche, voorrang rechts	In Lage Vuursche wordt vaak vergeten om rechts voorrang te geven. Met name het kruispunt voor het hotel leidt tot gevaarlijke situaties voor voetgangers, fietsers en auto's. Ook de kruising van beukenhof en de dorpsstraat.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
264	Lage Vuursche, ruimte als fietser	Lage Vuursche als fietser: weinig (zichtbare) fietsruimte	1				4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
265	Spoorstraat, kp Prins Hendriklaan, zicht, snelheid	Komend uit de Spoorstraat heb je geen zicht op verkeer Prins Hendriklaan dat bovendien vaak veel te hard rijdt. Sowieso eenrichting maken Spoorstraat met ingang vanuit Pr. Hendriklaan.	1							1		
266	Leestraat, Spoorstraat	fiets: Leestraat-Spoorstraat e.o.	1							1		
267	Leestraat, oversteken Pekingtuin	A. De oversteek vanuit de Leestraat over de Oranjestraat richting gemeentehuis/Pekingtuin (zicht naar rechts is NIHIL). B. Fietsers vanuit de Pekingtuin richting Leestraat en omgekeerd hebben geen zicht op het verkeer vanuit de Oranjestraat door (verkeersdrempel?) C. Als fietser: overgang Leestraat naar Pekingtuin. Vooral voor fietstende kinderen zeer onoverzichtelijk. Als je van de Leestraat naar de Pekingtuin fiets kun je haast geen verkeer van rechts zien.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietsers	Q5
268	Oranjestraat	Oversteek in de bocht stationstraat Oranjestraat wordt van de fietser verwacht zich op te stellen op eenstrook, deze is alleen in het donker 'veilig' omdat je dan de auto's achter je ziet aankomen overdag niet. Er zijn ook maar weinig fietsers die deze strook gebruiken. Zo zij ner meer van die fietsersoversteekpunten en omlleidingen in Baarn.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
269	Oranjestraat	Parkeerterein Oranjestraat als tevens doorgaande weg! Moeilijke draaiingen, zeker als in- en uitgeparkeerd wordt. Oplossing: Stationsweg weer doortrekken zoals voorheen. Auto's en fietsers zeer onveilig komend uit Spoorstraat op Prins Hendriklaan, ondanks drempel.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietsers	
270	Oranjestraat	Als fietser voel je je onveilig in de Oranjestraat door geparkeerde auto's en tegemoetkomende auto's. Graag parkeerverbod.	1				4			5	Verkeersveiligheid fietsers	

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Totaal	Toelichting	Projectcode
			Internetpol/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie			
271	Oranjestraat, Leestraat	Overdag: vanwege altijd geparkeerde auto's en begroeiing is uitzicht naar opzij, vaak onmogelijk. Zowel voor automobilist als fietser gevaarlijk.	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers	Q5
272	Oversteken Da Costalaan	Oversteken vanuit Da Costalaan naar Centrum	1			2			3	Oversteken voetgangers	
273	Algemeen, eenrichtingsverkeer kp doorgaande wegen	Wegen met éénrichtingsverkeer, die uitkomen op doorgaande wegen, vormen een verkeersveiligheidsknelpunt. Bv. Nieuwstraat, Brinkstraat.	1						1		
274	Plataanlaan-Kwekerij	De Kwekerij, nu vanaf twee kanten inrit mogelijk. Beter zou zijn hier een eenrichtingstraat van te maken.	1						1	Wordt reeds aan gewerkt	
275	Frans Halslaan, negeren eenrichtingsverkeer	Frans Halslaan is 1 richting verkeer en dit wordt niet gerespecteerd door automobilisten...'	1						1		
276	Hilversumsestraatweg, kp Zevenlindenweg	Duidelijke paden voor fietsers en signalering voor automobilisten	1				4		5	Verkeersveiligheid fietsers	
277	Zevenlindenweg	asfaltgedeelte Zevenlindenweg(80 km)	1						1		
278	Melkpad, eenrichtingsverkeer	Voor auto's en fietsers is omgeving Melkpad slecht. Sommige straten 2 richtingsverkeer. Moet eigenlijk 1 richtingsverkeer zijn. Bij de plastic paaltjes op hoeken moet de automobilist teveel uitwijken met evaar anderen te raken.Paaltjes verwijderen.	1						1		
279	Stulpseleen. thv Driehonderd roedenlaan	Stulpseleen, ter hoogte van de Driehonderd roedenlaan. Hier staat een kien wit betonnen paaltje midden op het fietspad,vlakbij Huisje Laanzicht aan de Insinglerlaan.	1						1		Q11
280	Reigerstraat	Reigerstraat lijkt parkeerplaats waardoor automobilisten niet op fietsers letten.	1						1		
281	Koekoeksbloemlaan, Zuringlaan	Het gebeurt regelmatig dat automobilisten, komende vanaf de Koekoeksbloemlaan, links door de bocht komen en vaak nog met hoge snelheid doorschieten de Kempphaanstraat in.	1						1		
282	Piet Hein laan en omgeving, gedrag, kinderen	Rondom 'De uitkijk' staat alles schots en scheef geparkeerd als kinderen worden gebracht/gehaald. De ouders hebben geen enkel oog voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. Rijden weg zonder op te letten.	1				4		5	Schoolomgeving	
283	Ferdinand Huycklaan, 30, snelheid	De Ferdinand Huycklaan is officieel een 30 km-zone, maar daar houdt niemand zich aan. Er wordt veel te hard gereden, waardoor kinderen niet veilig op straat kunnen lopen/fietsen. Suggestie: op dit moment wordt nergens aangegeven dat je er maar 30 km mag rijden. Nog fijner zou zijn om er drempels of bloembakken neer te zetten, waardoor men gedwongen wordt langzamer te rijden.	1						1		
284	Ferdinand Huycklaan, 30, suggesties	Afijn mogelijke oplossingen: 1) Handhaaf 30 km: gemeente geeft aan dat dit niet wettelijk te handhaven is, te absurd voor woorden eigenlijk 2) Obstatels zoals in de kettingweg: door het onoverzichtelijke karakter van de Huyck laan niet echt een oplossing 3) Eenrichtingsverkeer: Kan, maar dat geeft het sluipverkeer uit de toegestane richting de zekerheid dat ze niet tegen een tegenligger aan knallen. 4) Een barrière midden in de straat ter hoogte van nr35. Betekent doodlopend vanaf 2 kanten. Als het een verzinkbare barrière is - zoals op het eind van de Van Lennep 16 en de Amsterdamse Straatweg – dan kunnen de hulpdiensten er altijd door. Bewoners hoeven slechts minimaal om te rijden als ze aan de verkeerde kant van de barrière wonen, maar krijgen daar een super rustige kindvriendelijk laan voor terug. Voorbeelden waar dat perfect uitgekapt heeft zijn de Acacialaan, de Hertog Hendriklaan etc. Ik denk zelfs dat de bewoners de kosten van de verzinkbare barrière wel voor hun rekening willen nemen.	1						1		
285	Ferdinand Huycklaan, snelheid	In de Ferdinand Huycklaan wordt hard gereden, zeker sinds het mooi geasfalteerd is. Het is voor kinderen onmogelijk om te spelen op straat. Suggestie voor oplossing: ter hoogte van de zijstraat 'Iependaal' de F.Huycklaan afsluiten, zodat uitsluitend bewoners en bestemmingsverkeer de straat in zullen rijden vanaf de Waldeck Pymontlaan.	1						1		
286	Torenlaan, kp met Plaatweg, fiets	Het kruispunt van de Torenlaan met de Plaatweg vormt een verkeersveiligheidsknelpunt voor de fietser. Het betreft een schoolfietsroute.		1			4		5	Verkeersveiligheid fietsers	
LEEFBAARHEID											
287	ruimte voor langzaam verkeer	Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, minder voor automobilisten.	1			2			3	Stimuleren fietsgebruik	

			Draagvlak		Beleid		Objectief					
			Internetpol/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie				
	Idem	A. Erg veel sluijverkeer door files op de A1. sluijverkeer ontmoedigen. B. Veel sluijverkeer dat om de file op de A1 heen probeert te rijden. Oplossing: Weg onaantrekkelijk maken voor sluijverkeer. Misschien dat Baarnaars daar in het begin ook hinder van zullen hebben maar als het werkt en de verkeersdruk neemt af, hebben de Baarnaars er zelf ook profijt van.										
	Idem	Drakenburgerweg en Geerenweg kunnen het huidige verkeersaanbod niet verwerken, met name in de spits zijn er lange files. Dit vormt niet alleen grote irritatie bij bewoners van Baarn (omdat ook andere wegen vastlopen) maar vooral ook bij bewoners van de Drakenburgerweg. Uitritten van woningen komen rechtstreeks op de Drakenburgerweg. Er is geluidsoverlast, stankoverlast en last van trillingen (scheuren in huizen door zwaar verkeer). Door de ontwikkelingen op de Noordschil is de verwachting dat het verkeer nog meer zal toenemen op de Drakenburgerweg. Een structurele oplossing zou een rondweg zijn van industrieterrein Noordschil naar Industrieterrein de 3 Eiken, parallel aan de A1. Lokaal verkeer kan dan gewoon over de Drakenburgerweg/Geerenweg rijden. Het is uitermate belangrijk dat dit knelpunt voorrang heeft in het GVP omdat deze situatie al veel te lang wordt gedoogd. Woningen aan de Drakenburgerweg zijn in waarde gedaald en onverkoopbaar door het sluijverkeer. Wie wil hier nou gaan wonen?										
	Idem	Regelmatig filevorming op de Drakenburgerweg. Gedurende spitsuren bijna geen mogelijkheid om in te voegen of over te steken. Stank- en geluidsoverlast. Geluidsoverlast door slechte bestrating. Er bestaat reeds lange tijd asfalt wat geluidshinder tegen kan gaan. ZEKER GESCHIKT VOOR WOONWIJKEN. Kom zomers maar in de tuin zitten dan hoor en ruik je het wel! Denk aan die kankerwerkkende fijnstof. GEZOND en RUSTIG wonen langs de Drakenburgerweg? Vergeet het maar. Helaas niet meer mogelijk. OPLOSSING: Zie parallelweg bij de Meern langs de A12. Verkeer wordt uit de woonwijk geweerd en vlak langs de A12 geleid. Kan ook langs de A1. Gunstig voor woonwijk en langs de A1 liggende bedrijven.										
	Idem	Zorgen dat de drakenburgerweg tijdens de spits niet sneller is dan de a1										
	Idem, suggestie	Probeer met Soest tot een oplossingen te komen wat betreft het doorgaand verkeer naar de A1. Dit komt de leefbaarheid ten goede.										
	Idem, suggestie	Overlast door sluijverkeer. Route Van Heutzlaan - Bisschopsweg en Torenlaan - Bisschopsweg. Ten oosten van Baarn Soest met A1 verbinden.										
290	Overlast door sluijverkeer, autoverkeer ontmoedigen, verkeerscirculatie, algemeen	Overlast door sluijverkeer. Blijf niet jammeren dat er geen rondweg in Baarn kan komen, maar zorg er dan voor dat de gemeente bepaalt hoe de verkeersstromen gaan (zie hoe Soest dat fantastisch heeft gedaan!) en Hilversum monitort zelfs waar het verkeer erin komt en vraagt zich dan af hoe tegen te gaan dat men heel Hilversum doorkrossed. Ga eindelijk eens wegen afsluiten en éénrichting verkeer en zodoende het autoverkeer te ontmoedigen.	1			4			5	Sluijverkeer		
291	Sluijverkeer, Faas Eliaslaan	Veel sluijverkeer in de Faas Eliaslaan.	1			4			5	Sluijverkeer		
292	Sluijverkeer, Marielaan	Overlast door sluijverkeer. Marielaan: vernauwing in de weg maken waardoor tijdswinst verloren gaat.	1			4			5	Sluijverkeer		
293	Sluijverkeer, Ferdinand Huycklaan, 30, snelheid	De Ferdinand Huycklaan wordt gebruikt om een stukje af te snijden. Verkeer van de Wilhelminalaan dat naar de Eemnesserlaan wil en daarna door naar de Van Heemstralaan neemt hier een binnen route. Verkeer dat van de Van Heemstralaan dat naar de Wilhelminalaan wil rijdt niet door naar de Eemnesserweg en dan links de Wilhelminalaan in, maar steekt binnen door. Dat gaat gepaard met veel hogere snelheden dan de 30km per uur die in de Ferdinand Huyck gelden. In de spits komt dat van 2 kanten en dat geeft steeds bijna botsingen. Daar de Huycklaan een bochtige laan is en er ook vanaf de Wilhelminalaan een flinke daling maakt - gekoppeld aan het feit dat er voor de kinderen geen duidelijke stoepen zijn - is het bijzonder gevaarlijk. Kinderen kunnen tot een jaar of 12 niet alleen op straat spelen. In het verleden is dit meerdere keren bij de gemeente onder de aandacht gebracht. De gemeente baseert zich steeds weer op een "onderzoek" uit 2000 (?) waarbij personen hebben aangegeven dat het met name de bewoners zelf zijn die zo hard rijden. Nergens op gebaseerd. Een kentekenplaat telling zou op een willekeurige dag uitwijzen dat het met name buiten Huyckers zijn die zo hard rijden.	1			4			5	Sluijverkeer		
294	Sluijverkeer Kettingweg	De Kettingweg wordt gebruikt als sluijroute, hier veel doorgaand verkeer		1		4			5	Sluijverkeer		
295	Sluijverkeer	Teveel verkeer dat door Baarn rijdt om de file te mijden op de A1 en/of de A 27. wegen op bepaalde uren alleen voor bestemmingsverkeer openstellen. Van Heemstralaan, Drakenburgerweg, Plataanlaan.	1			4			5	Sluijverkeer		
296	Sluijverkeer in 30 km/h-zones	Er wordt in de 30 km/h zones gejakkerd door automobilisten, vooral door sluijverkeer.	1			4			5	Sluijverkeer		

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Toelichting	Projectcode		
			Internetpol/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie			Intensiteiten	Totaal
303	Beheer en onderhoud, fietspaden, verschillende locaties	A. Verbeteren van de kwaliteit van de fietspaden verbeterd de veiligheid. kwaliteit is zeer slecht door boomwortels en slecht onderhoud. Dit is geen positief beeld voor bewoners en bezoekers van baarn. B. het fietspad van de Luitenant Generaal Van Heutszlaan heeft een zeer slechte staat van het wegdek aan beide zijden van de weg, leidt tot gevaarlijke situaties. C. Het fietspad van De Geerenweg en een gedeelte van de Drakenburgerweg heeft een slechte staat van het wegdek, leidt tot gevaarlijke situaties. E. Bv het fietspad van de Eemnesserweg. Als gebruiker van het fietspad met mijn scooter, ervaar ik dat als onveilig, onprettig, omdat er veel hobbels en kuilen in zitten en op sommige plaatsen ook helt naar de wegwand, zodat ik als bestuurder zelf naar rechts moet gaan hangen om veilig te blijven rijden.	1				4			5	Beheer en onderhoud	
	Idem	F. Het fietspad van de Bosstraat aan de zijde van de Pekingtuin is dusdanig verzakt dat hij zo scheef is dat het onveilig is om hier met een bakfiets te fietsen (die dan kan kantelen). Om die reden moet ik een omweg nemen of aan de verkeerde kant van de weg rijden, wat natuurlijk niet de bedoeling is. G. Fietsroute Soest-Lage Vuursche via Pluizemeertje vanaf Wiexsloterweg WZ slecht onderhouden. H. De verharding van het fietspad door de Pekingtuin is ongeveer 1,5 jaar geleden veranderd. Van een droog schelpenpad werd het een klei karrenspoor. Bij nat en koud weer wordt dit spekglad. Oplossing: nieuwe schelpen. I. Voor fietsers en auto's is het slechte wegdek gevaarlijk. Al 2 winters zware vorstschade aan prinses Marielaan/Julianalaan, en dat is beschamend slecht gerepareerd. Als dat komende winter weer verder kapotvriest, wordt het nog gevaarlijker. Let wel, er zijn daar geen trottoirs, dus ook voor voetgangers is het geen pretje.										
304	Beheer en onderhoud, wegdek, verschillende locaties	A. De de straten met klinkers of asfalt in de wijk tussen de Eemnesserweg en de Amsterdamsestraatweg zijn erg ongelijk. dit komt oa. door boomwortels en/of beschadigingen in de weg, zodat er kuilen in zitten. B. Slecht wegdek Zandvoortweg, hobbels en kuilen. C. Slecht wegdek Oosterstraat, hobbels en kuilen. D. Het wegdek van de Praamgracht is in zeer slechte staat. E. In de Nic. Beetslaan een heel slecht wegdek. F. De Oosterstraat (als slechtste op dit moment) opnieuw bestraten en verkeersdrempels weghalen of zo aanleggen dat je wel kunt doorfietsen (laat staan met de auto kunt nemen). F. Wegdek Waldeck Pymontlaan is al jaren van voormalig oost-europees niveau. Al tijden aangedrongen voor vernieuwing wegdek. G. Met name het klinkergedeelte van de Drakenburgerweg (van Esscher rotonde tot Montinschool) is dramatisch slecht. Zeer diepe spoorvorming, hobbels en kuilen. En hier raast heel veel zwaar verkeer overheen. Met als gevolg trillingen in de woningen van de huizen. Met als gevolg scheuren, verstoorde nachtrust. Oplossen door stil asfalt met snelheidsbeperkende maatregelen (geen drempels!!). En eerst die riolering eens vernieuwen. H. Slecht wegdek Bosstraat. I. Bosstraat en Eemstraat zijn slechte hobbelige wegen met slordig gelegde gehörige klinkers.	1	1			4			6	Beheer en onderhoud	C2
	Idem	H. De Zandheuvelweg is verzakt, er liggen metalen platen op. Als fietser, bromfietser `s avonds valt dit niet op. Je zou een ernstig ongeluk hier kunnen krijgen. Zsm repareren.										
305	Kapelstraat, overhangend groen	Lopend in de Kapelstraat, waar moet je lopen? Op de stoep waar de heg overgroeit, je hebt anderhalve tegel om op te lopen, met kleine kinderen levensgevaarlijk, is er geen handhaving voor de begroeiing die over de stoepen groeit? Zou wel fijn zijn op veel plaatsen in Baarn.	1							1		
306	Zebra bij sportpark Ter Eem ontbreekt	Geen zebra bij sportpark Ter Eem.	1			2				3	Veilige routes naar sport en recreatie	
307	Oversteekplaats Eemstraat	De oversteekplaats op de Eemstraat mag weg omdat er nooit iemand gebruik van maakt.	1				4			5	Bereikbaarheid langzaam verkeer	
308	Bestevaer, oversteken	Oversteekmogelijkheid Bestevaerweg. Op de Bestevaerweg te hoogte van het houten bruggetje naar W(atersport)VB en de oversteek van Floriszlaan naar secundaire weg Bestevaer. Er wordt hard gereden op dit deel v.d. Bestevaer. Als voetganger voel je je vaak aangeschoten wild. Door de bocht voor de oversteek v.u. de Floriszlaan is deze oversteek heel onoverzichtelijk. Hef deze oversteek mogelijkheid op. Ook het uitrijden met de auto is door de bocht op deze plek erg onoverzichtelijk. Maak de secundaire weg Bestevaer een richtingsverkeer. Ik stel bij de oversteek naar het houten bruggetje een zebraad voor.	1				4			5	Bereikbaarheid langzaam verkeer	
309	Paaltjes, fietser, te nauwe doorgang	Oversteek voor fietser tussen de paaltjes door, komend van bruglaan, richting centrum. te nauw.	1							1		
310	Onoverzichtelijk en schaduw algemeen	Algemeen kronkelige onoverzichtelijk straten met veel schuwplekken.	1							1		
311	Zandpaadje bij station	Het paadje door het park bij het station is meer zand dan een paadje. Misschien kunnen hier weer wat schelpjes gestrooid worden? En dan vooral op het pad wat 'zelf' is ontstaan.	1							1		
312	Leefbaar centrum, Brink, drukte autoverkeer	m.i. is de shared-space op de Brink geflopt. het is een gebiedsontsluitingsweg voor autoverkeer en een verblijfsgebied voor voetgangers en bezoekers van de terrassen. hoewel er met het zebraad geen sprake meer is van shared space, is de situatie nog steeds niet zo duidelijk. het plezier van op het terras zitten, is minder groot door het constante autoverkeer. de Brink zou leuker worden als er weinig autoverkeer zou zijn.	1							1		

			Draagvlak		Beleid		Objectief		Totaal	Toelichting	Projectcode
			Internetpol/klachtenregistratie	Projectgroep	Klankbordgroep	Beleidsambitie	Beleidsaccent	Ongevallenregistratie			
313	Fietspad langs de Eem, te smal	Als fietser moet ik invoegen op een rijbaan. Automobilisten worden hiervoor gewaarschuwd maar duwen mij toch de stoep op. Kan de middenberm worden versmald? Het fietspad langs de Eem is echt te smal. Er kan maar 1 fietser rijden: de tegemoetkomende fietser moet het weiland in. En dit voor een toeristisch belangrijke route.	1				4		5	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fietsers	
314	Koningsweg, groen	In de Koningsweg kan ik niet op het trottoir lopen door een haag die een halve meter te breed is en blijkaar zo mag blijven.	1			2			3	groen, verkeersveiligheid voetganger	
315	Koningsweg, Spoorstraat, groen, trottoir	In Spoorstraat en Koningsweg zijn trottoirs op veel plaatsen te smal. Overhangend groen maakt dit nog erger. Hierdoor wijken voetgangers uit naar de rijbaan. Op Koningsweg en Spoorstraat wordt echter vaak hard gereden. Gevaarlijk. Oplossing is aan 1 kant een breed trottoir ipv 3 tegels'	1			2			3	groen, verkeersveiligheid voetganger	
316	Te smal trottoir door groen, Kapelstraat	Voorts is de stoep in de Kapelstraat zo smal dat hier niet op de lopen valt. Ter hoogte van het appartementencomplex Scheerenberg is de heg zo breed dat hij grotendeels over de stoep heen valt. Maak de stoep breder of laat de heg bij het complex weghalen of smaller maken.	1			2			3	groen, verkeersveiligheid voetganger	
317	Geen OV naar centrum	Openbaar vervoer in Baarn stimuleren. Alternatieve vormen van 'openbaar vervoer' inzetten: fietstaxi's naar horeca, binnen het winkelgebied.	1						1		
318	Fietsparkeren centrum	Bewaakte fietsenstalling in het centrum?	1						1		
319	Dotterbloemlaan, aansluiting fietspad	De aansluitingen van de weg en het fietspad gladder laten verlopen. Nu bonk je met de fiets van het fietspad op de weg en omgekeerd.	1						1		
320	Beheer en onderhoud, Eemnesserweg	De eemnesserweg is gevaarlijk voor fietsers en wordt bovendien slecht schoongehouden. In de herfst en bij sneeuwval is deze weg levensgevaarlijk voor fietsers., omdat er niet of te laat schoongemaakt wordt.	1				4		5	Beheer en onderhoud	
321	Beheer en onderhoud algemeen	Veel wegen en trottoirs zijn in slechte staat, vooral voor ouderen een obstakel, zeker met stok en/of rollator lopende	1				4		5	Beheer en onderhoud	
322	Beheer en onderhoud, algemeen	Routes uitzetten voor groot verkeer, met een behoorlijk wegdek. Dat zal de klachten over de verzakkingen en slecht wegdek doen afnemen.	1				4		5	Beheer en onderhoud	
323	Fietsroute achter Emmapark slecht begaanbaar	doorgaande fietsroute H'sum vanaf Koningsweg Soest achter Emmapark langs slecht begaanbaar	1				4		5	Beheer en onderhoud	
324	Bewegwijzering fietsroute	A. Onvolledige aanduidingen fietsroutes vanuit Baarn naar omliggende plaatsen. B. Ontbrekende aanduiding fietsroute vanaf paleis Soestdijk naar de Naald (Koningsweg). C. Het aangeven van de route naar Soest via het Brementje is een must. Mensen van buiten kunnen het niet vinden.	1			2			3	Bewegwijzering recreatieve activiteiten	Q6
325	Eemdijk, vrachtverkeer	Over de Eemdijk rijdt te zwaar verkeer over een te smal weggetje. Dat er bestemmingsverkeer komt, prima, maar het doorgaande verkeer vormt een knelpunt.			1				1		
326	Stationsweg, uitlaatgassen	Slechte luchtkwaliteit door zeer veel wachtend verkeer voor spoorwegovergang. Veel gedrang en optrekkend verkeer.	1						1		
327	Eembrugge, Bisschopsweg	Veel vrachtverkeer over 30 km/h-weg van/naar bedrijventerrein.		1					1		
328	Amsterdamsestraatweg, geluidhinder	Veel geluidhinder op de Amsterdamsestraatweg. Al wel veel aan gedaan.		1		2			3	Geluidhinder	
329	Strooien, gladheid, fietspad	Er is een stukje fietspad waar bij gladheid niet wordt gestrooid, namelijk het stukje tussen de Bestevaerweg-Heinlaan.			1	2			3	gladheid	
330	Strooien, gladheid, Essenlaan, Oosterhei	Essenlaan, Oosterhei. Er wordt maar één keer gestrooid. Ook al blijft het glad door vorst/sneeuwval.	1			2			3	gladheid	
331	Strooien, gladheid, fietspaden	Fietspaden bij gladheid worden in Baarn niet gestrooid. Richting Soest met helling na het spoor levensgevaarlijk! Zodra je in Soest komt is er wel gestrooid.	1			2			3	gladheid	