



*gemeente Baarn*

## Mobiliteitsvisie 'Baarn gaat verder'

10 juni 2020





# Mobiliteitsvisie 'Baarn gaat verder'

Vastgesteld door de gemeenteraad op ..... 2020



*gemeente Baarn*



Met Graumans



# Inhoudsopgave

|                                            |           |
|--------------------------------------------|-----------|
| <b>Voorwoord</b>                           | <b>7</b>  |
| <b>1 De uitgangspunten en ambities</b>     | <b>9</b>  |
| 1.1 De Mobiliteitsvisie Baarn              | 9         |
| 1.2 Uitgangspunten en ambities             | 10        |
| 1.3 De uitwerking in de Mobiliteitsvisie   | 11        |
| <b>2 Duurzaam Baarn</b>                    | <b>13</b> |
| 2.1 Duurzaamheidsladder mobiliteit         | 13        |
| 2.2 Wijziging mobiliteitsgedrag            | 14        |
| 2.3 Lopen                                  | 14        |
| 2.4 Fietsen                                | 16        |
| 2.5 Parkeren                               | 19        |
| 2.6 Zero-emissie voertuigen                | 21        |
| 2.7 Deelauto                               | 22        |
| <b>3 Bereikbaar Baarn</b>                  | <b>25</b> |
| 3.1 Hoofdwegennet                          | 25        |
| 3.2 Het fietsnetwerk: de plusroutes        | 29        |
| 3.3 Openbaar vervoer                       | 32        |
| 3.4 Kruispunten van netwerken              | 34        |
| <b>4 Aantrekkelijk Baarn</b>               | <b>37</b> |
| 4.1 Verblijfsgebieden                      | 37        |
| 4.2 Parkeren en openbare ruimte            | 37        |
| 4.3 Verkeersveiligheid                     | 40        |
| <b>5 Gastvrij Baarn</b>                    | <b>45</b> |
| 5.1 Centrumgebied Baarn                    | 45        |
| 5.2 Toeristische parels                    | 46        |
| 5.3 Inclusieve mobiliteit                  | 46        |
| <b>6 Mobiliteitsagenda</b>                 | <b>49</b> |
| 6.1 Keuzes maken                           | 49        |
| 6.2 Van PARTicipatie naar PARTnerschap     | 49        |
| 6.3 Uitvoering: dynamisch proces           | 49        |
| 6.4 Organisatie en werkwijze               | 50        |
| 6.5 De speerpunten                         | 51        |
| 6.6 De Mobiliteitsagenda                   | 53        |
| <br>Bijlage 1: uitgangspunten fietsnetwerk | <br>55    |



# Voorwoord



Baarn is een aantrekkelijke gemeente om in te wonen en te werken. Dat willen graag zou houden. Met de ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente en in de omliggende regio's en de nog steeds groeiende mobiliteit vraagt dat om keuzes. Onze gemeenteraad heeft voor de koers 'Uitgangspunten en Ambities' vastgesteld in december 2019. Hiervoor hanteren we de volgende vier thema's:

1. **Duurzaamheid:** we streven naar een toename van efficiënte en schone mobiliteit.
2. **Bereikbaarheid:** beperken van de groei van het autoverkeer en verbeteren fiets- en OV-mogelijkheden.
3. **Aantrekkelijkheid:** het benutten van onze kwaliteiten en het bieden van een aangename omgeving om in te wonen, te werken, te winkelen, te recreëren en te ondernemen.
4. **Gastvrijheid:** het verbeteren van de verbindingen vanaf het station naar onze toeristische parels en het centrumgebied.

In deze Mobiliteitsvisie is aangegeven op welke wijze we gaan werken aan het realiseren van onze ambities. Dat is een hele opgave zoals blijkt uit de Mobiliteitsagenda. We gaan daar mee aan de slag. Daar zijn uiteraard middelen (menskracht, financiën) voor nodig. Maar vooral is het ook een kwestie van het efficiënt aanpakken van zaken:

- In onze dagelijkse werkzaamheden en bij nieuwe ontwikkelingen houden we steeds rekening met de aanpak en ambities van de Mobiliteitsvisie.
- Bij groot onderhoud van onze infrastructuur leggen we de straat, weg of fietspad terug op een wijze die past bij deze Mobiliteitsvisie.
- We investeren in het samenwerken. We kunnen en hoeven niet alles alleen te doen. We geven prioriteit aan projecten waarin partijen bereid zijn om deze gezamenlijk aan te pakken.
- We spelen in op kansen die subsidieprogramma's bieden. We anticiperen daarop met onze financiële reserveringen en prioriteiten.
- We reserveren middelen voor zaken die snel en eenvoudig kunnen worden opgepakt.

Voor de komende periode geven we prioriteit aan:

- Duurzame mobiliteit, vooral 'meer fietsen'.
- Monitoring om een goed beeld te krijgen van knelpunten op het gebied van leefbaarheid, parkeren en doorgaand verkeer.
- Het aantrekkelijker inrichten van het centrumgebied.
- Het verbeteren van het fietsnetwerk zoals de recreatieve fietsroute langs de Eem en de fietsroute vanaf het station en het centrumgebied naar de Baarnsche Zoom.

Met het vaststellen van deze Mobiliteitsvisie gaan we een boeiende en uitdagende periode in, waarin we gaan werken aan een toekomstbestendig en aantrekkelijk Baarn: 'Baarn gaat verder'. Ik zie uit naar de samenwerking met vele belanghebbenden en betrokkenen om de Mobiliteitsvisie tot uitvoering te brengen.

Wethouder  
Jannelies Vissers





# 1 De uitgangspunten en ambities

## 1.1 De Mobiliteitsvisie Baarn

In 2012 is het laatste Verkeersplan voor Baarn vastgesteld. De laatste jaren hebben vele nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden die van belang zijn voor het actualiseren van het mobiliteitsbeleid:

- o economische groei die gepaard gaat met mobiliteitsgroei;
- o ruimtelijke ontwikkelingen: nieuwe woningen in onze gemeente en in de regio's Amersfoort en Utrecht;
- o technologische ontwikkelingen: elektrisch rijden, autonoom rijden en digitalisering;
- o demografische en maatschappelijke ontwikkelingen: vergrijzing en inclusiviteit;
- o gemeentelijke ambities op het vlak van duurzaamheid en energie en opgaven waar we aan bij willen dragen zoals de reductie van de stikstofdepositie. Duurzame mobiliteit is één van de pijlers van het Programma Duurzaamheid van de gemeente;
- o de groei van recreatie en toerisme;
- o een toename van marktinitiatieven op het gebied van mobiliteit waardoor de overheid meer in de rol komt van samenwerkingspartner.
- o de Omgevingswet die in 2021 ingaat. De regelgeving rond de Omgevingswet stuurt aan op integraal beleid waarbij gezondheid één van de thema's is. Mobiliteit heeft een directe relatie met gezondheid en natuur in positieve en negatieve zin: bewegen (lopen en fietsen), geluid en emissie.

- o Na en jarenlange daling zien we weer een toename van het aantal verkeersongevallen en slachtoffers.

In verband met deze ontwikkelingen is deze Mobiliteitsvisie opgesteld. Daarbij hebben de samenhang met andere beleidsvelden en een duurzame ontwikkeling een belangrijke rol gespeeld.

De Mobiliteitsvisie gaat dus verder dan alleen een visie op het wegennet, fiets of verkeersveiligheid. Het gaat over alle vervoerwijzen, doelgroepen, gebieden en het maken van keuzes die nodig zijn voor een gemeente met een economisch en duurzaam perspectief. De Mobiliteitsvisie is als volgt te karakteriseren:

- o Het accent ligt op de **doelstellingen, ambities**, de gewenste **effecten** en **kaders** die we hanteren bij ontwikkelingen.
- o Een plan met als **tijdshorizon 2030** en waar mogelijk en nodig met een verdere doorkijk.
- o De Mobiliteitsvisie gaat over verschillende **schaalniveaus**: de gemeente en de samenhang met de regio.
- o De Mobiliteitsvisie is te gebruiken voor het maken van **investeringskeuzes**. Een onderdeel van de Mobiliteitsvisie is de Mobiliteitsagenda. De Mobiliteitsagenda bestaat uit projecten en acties die horen bij ons beleid en onze ambities. Vaak is dat in samenwerking met en met cofinanciering van andere partijen. Onze Mobiliteitsagenda wordt ook input voor de Regionale Mobiliteitsagenda. In het Klimaatakkoord is opgenomen dat deze opgesteld gaat worden in alle regio's in Nederland.

## 1.2 Uitgangspunten en ambities

Mobiliteit is, met uitzondering van recreatief wandelen en fietsen, nooit een doel op zich. Verplaatsen is nodig voor het uitvoeren van een activiteit (bijvoorbeeld werken, wonen, sport, recreatie, sociaal bezoek, cultureel bezoek, onderwijs) die op een andere locatie wordt uitgevoerd. Mobiliteit heeft helaas ook (negatieve) omgevingseffecten (uitstoot van CO<sub>2</sub> en stikstof, fijnstof, ruimtebeslag, geluid, verkeersonveiligheid en barrièrewerking).

*Vóór het opstellen van deze Mobiliteitsvisie zijn de 'Uitgangspunten en Ambities' op 18 december 2019 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit is opgenomen in de rapportage 'Uitgangspunten en Ambities voor de Mobiliteitsvisie Baarn 'Baarn gaat verder', 18 december 2019'.*

*De uitgangspunten en ambities hebben betrekking op zowel de bereikbaarheids- als de omgevingsaspecten. Ze zijn verdeeld over de volgende vier thema's.*

1. **Duurzaam** Baarn: de bijdrage die mobiliteit levert aan een duurzame ontwikkeling.
2. **Bereikbaar** Baarn: het vergroten van de keuzemogelijkheden in de wijze van verplaatsen, zodat de groei van het autoverkeer beperkt wordt en de (economische) bereikbaarheid in stand blijft of verbeterd wordt.
3. **Aantrekkelijk** Baarn: de bijdrage die mobiliteit levert aan prettig wonen, winkelen, werken en ondernemen.
4. **Gastvrij** Baarn: de bijdrage die mobiliteit levert aan het gemak voor onze bezoekers.

### Uitgangspunten en ambities op het gebied van duurzame mobiliteit:

1. Ons mobiliteitsbeleid wordt gebaseerd op het toepassen van de duurzaamheidsladder voor mobiliteit
2. Bijdragen aan een toename van het fietsgebruik door het bieden van een aantrekkelijk fietsnetwerk voor het woon-werkverkeer, schoolverkeer en recreatief verkeer en het fietsgebruik stimuleren.
3. Samenwerken aan het verminderen van het autogebruik in het woon-werkverkeer.
4. Bijdragen aan de toename van het gebruik van elektrische auto's en waterstofvoertuigen (e- en h-voertuigen, personenauto's, goederendistributie, bedrijfsvoertuigen).
5. Samenwerken op het gebied van slimme duurzame mobiliteit en het vergroten van het gebruik van deelauto's.

### Uitgangspunten en ambities op het gebied van bereikbaar Baarn:

6. Werklocaties beter ontsluiten met de fiets en/of het openbaar vervoer.
7. Goede bereikbaarheid van onze werklocaties vanuit de regionale gemeenten met de grootste pendelstromen en vanuit de regionale OV-knooppunten.
8. Nieuwe uitbreidingslocaties goed verbinden voor alle vervoerwijzen.
9. Het centrumgebied goed verbinden voor alle vervoerwijzen.
10. Voorzieningen bereikbaar houden voor personen die niet over een auto beschikken.
11. De positie van het openbaar vervoer versterken.

## **Uitgangspunten en ambities op het gebied van aantrekkelijk Baarn:**

12. Het voorkomen van doorgaand verkeer in de verblijfsgebieden.
13. Het voorkomen van parkeeroverlast ten gevolge van wijkvreemd parkeren.
14. Goede fiets- en voetgangersbereikbaarheid van basisscholen.
15. Inclusieve gemeente: personen met een beperking en mobiliteitsarmen hebben de keuze om zich zelfstandig te verplaatsen en zo deel te nemen aan de economische en maatschappelijke activiteiten en gebruik te maken van voorzieningen zoals zorgcentra en maatschappelijke voorzieningen.
16. Een afname van het aantal verkeersslachtoffers met minimaal 30% in 5 jaar.

## **Uitgangspunten en ambities op het gebied van gastvrij Baarn:**

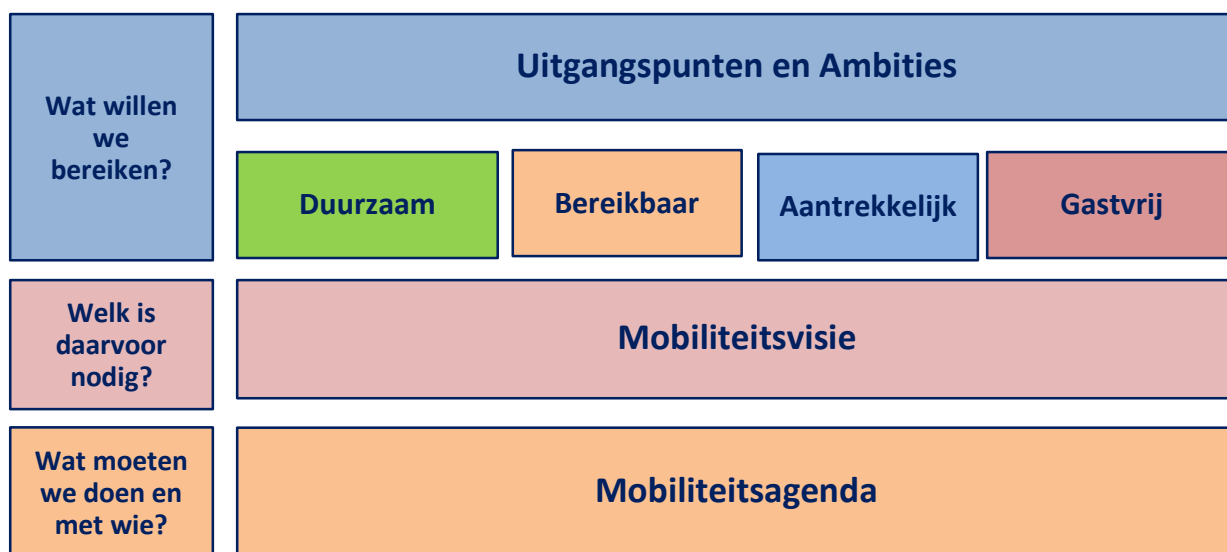
17. Toeristische parels verbinden met het station.
18. Gemak voor bezoekers van het centrumgebied.

### **1.3 De uitwerking in de Mobiliteitsvisie**

In deze Mobiliteitsvisie geven we aan met welk beleid en aanpak we de ambities voor de vier thema's willen realiseren

1. Duurzaam Baarn: duurzame mobiliteit (hoofdstuk 2).
2. Bereikbaar Baarn: bereikbaarheid (vervoerwijzen, locaties) en mobiliteitsgedrag (hoofdstuk 3).
3. Aantrekkelijk Baarn (hoofdstuk 0): omgevingskwaliteit en verkeersveiligheid.
4. Gastvrij Baarn: toeristische parels en het centrumgebied (hoofdstuk 0).

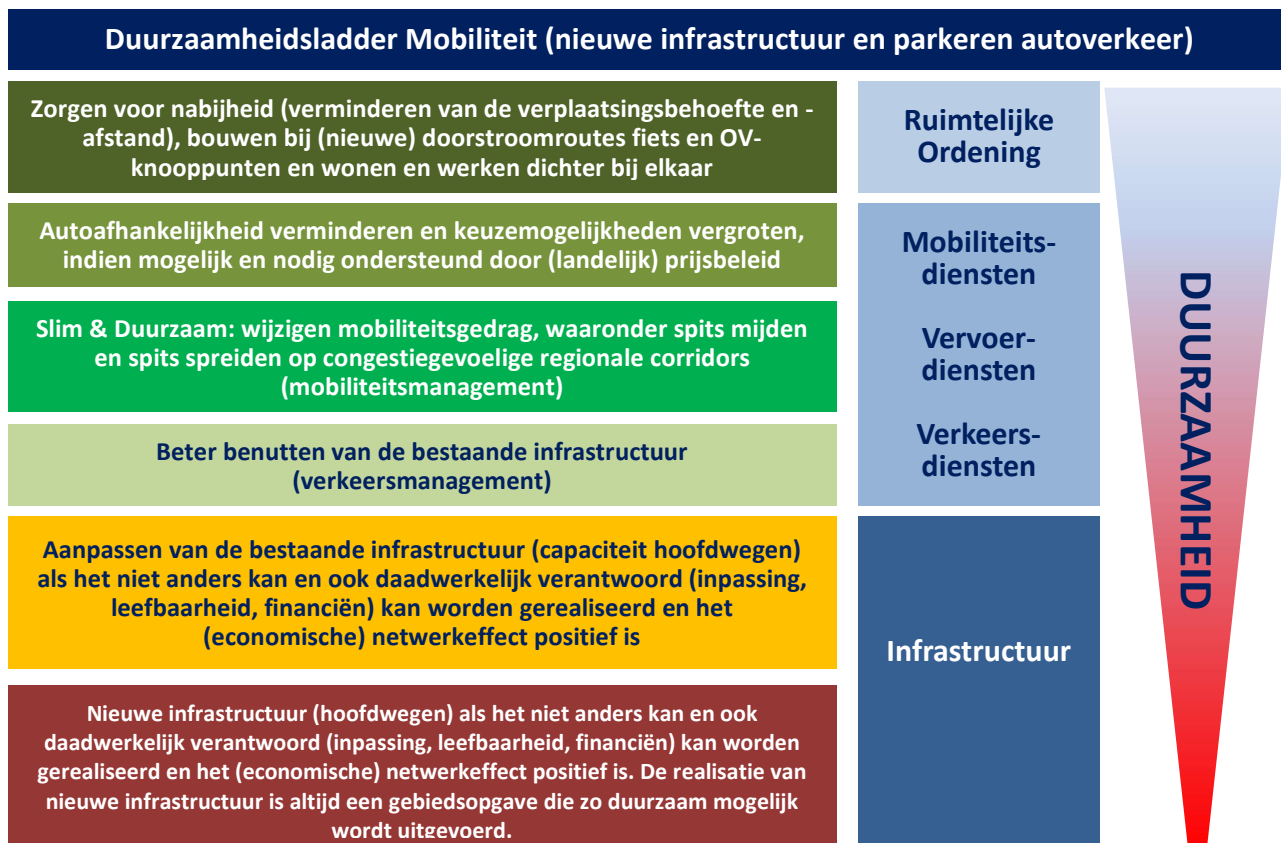
In deze Mobiliteitsvisie is tevens de Mobiliteitsagenda opgenomen (hoofdstuk 0).





## 2 Duurzaam Baarn

### 2.1 Duurzaamheidsladder mobiliteit



*Volgens het principe van de duurzaamheidsladder is investeren in nieuwe infrastructuur en parkeervoorzieningen voor het autoverkeer pas aan de orde als andere maatregelen onvoldoende effect hebben.*

De aanleg van nieuwe infrastructuur en parkeervoorzieningen kunnen wel noodzakelijk zijn bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en voor het realiseren van extra omgevingskwaliteit. In het laatste geval gaat het niet om een capaciteitstoename maar om een herverdeling van het gemotoriseerd verkeer met een netto positief effect op de woon- en winkelomgeving en op het veiliger en aangenerer fietsen en lopen.

We voorzien binnen onze gemeente een toename van het autoverkeer aan de noordzijde ten gevolge van de bouw van nieuwe woningen. Ook de herontwikkeling van Paleis Soestdijk (woningen, evenementen, publiekstrekker) zal extra mobiliteit genereren.

In het kader van onze duurzaamheidsambities (reductie CO<sub>2</sub>, stikstofemissie, energieverbruik) zetten we in op een toename van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Dat geldt vooral voor het woon-werkverkeer maar ook voor het toeristisch verkeer.

In het Klimaatakkoord (juni 2019) zijn diverse afspraken opgenomen die ook voor onze Mobiliteitsvisie van belang zijn:

- fietsparkeernormen;
- zero-emissie doelgroepenvervoer;
- zero-emissie reinigingsvoertuigen;
- aanbestedingsvoordeel voor bedrijven met een duurzaam wagenpark;
- elektrificeren en autodelen;
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Iedere gemeente stelt eind 2020 een integrale visie op laadinfrastructuur vast. In Baarn wordt dit uitgevoerd door MRA-E (Metropoolregio Amsterdam Elektrisch);
- in 30-40 grotere steden Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES) met als doel in 2025 emissieloos.

Deze onderwerpen hebben ook een plek gekregen in deze Mobiliteitsvisie. Duurzame mobiliteit is een belangrijk pijler van het gemeentelijk programma Duurzaamheid.

## 2.2 Wijziging mobiliteitsgedrag

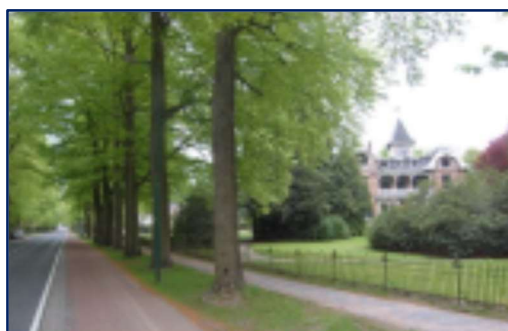
Meer gebruikmaken van de fiets, het openbaar vervoer, het aanschaffen van een zuinigere of schonere auto, het vaker laten staan van de auto, gebruikmaken van een deelauto, betekent altijd het doorbreken van gewoontegedrag. Het doorbreken van het gewoontegedrag komt gemakkelijker tot stand als er keuzemogelijkheden zijn en het nieuwe gedrag voordelen oplevert. Een financieel voordeel, zowel voor bewoners als bedrijven, is altijd een sterke prikkel. Prikkel tot gedragsverandering zijn:

- een verlaging van de kosten;
- een kortere reistijd;
- het vergroten van het gemak;
- een betere gezondheid;
- het imago dat ontleend wordt aan bepaald gedrag of gebruik van een vervoermiddel.
- en niet te vergeten: het moet gewoon leuk zijn!

Overige factoren die invloed hebben op het daadwerkelijk veranderen van het mobiliteitsgedrag zijn

- de 'mobiliteitscultuur' binnen een gemeente, bij bedrijven en in het sociale netwerk;
- de bekendheid die versterkt wordt door marketing, informatie en promotie.

## 2.3 Lopen

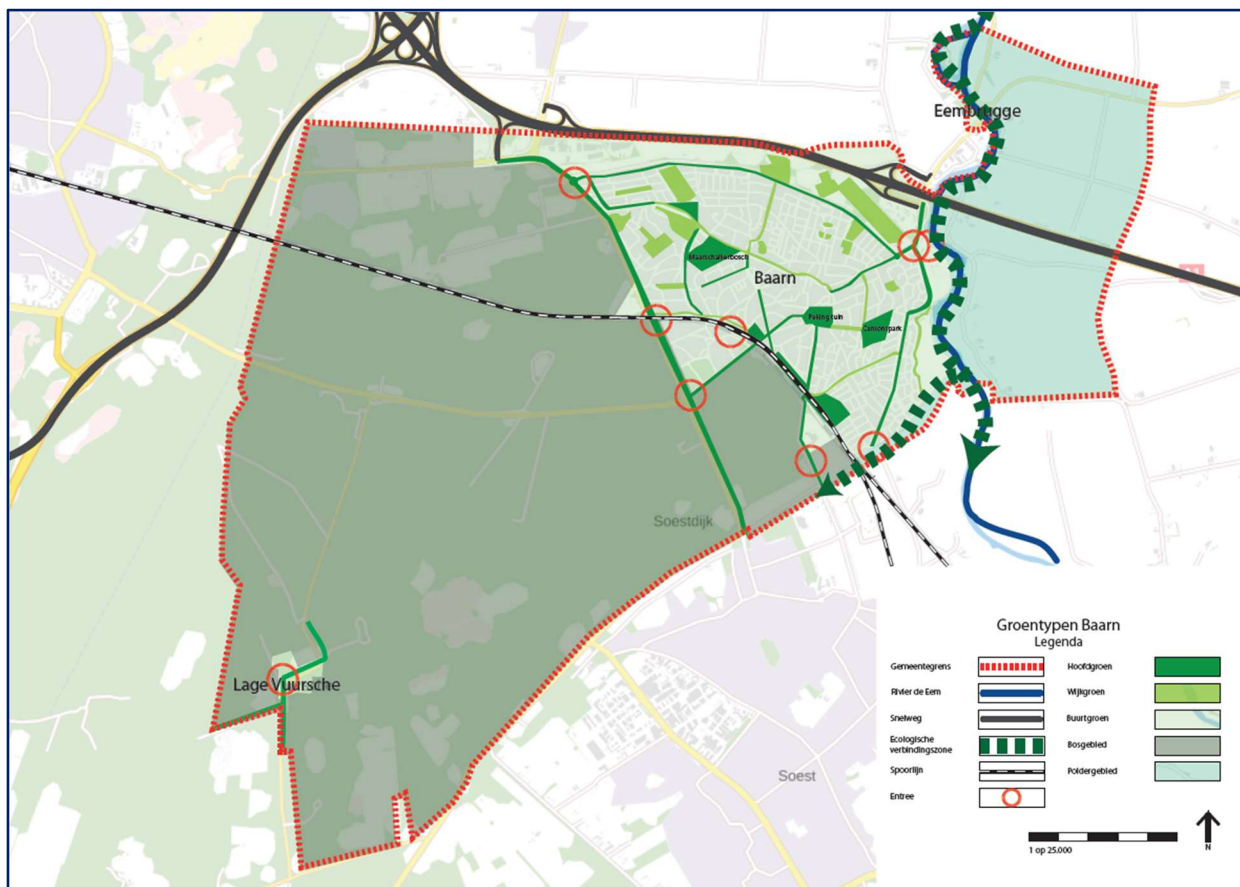


### Voldoende trottoirruimte

In het kader van duurzaamheid, gezondheid en vitaliteit verdient het lopen meer aandacht. De basiseis voor aangenaam en veilig lopen is dat er overal voldoende obstakelvrije trottoirruimte (minimaal 1,5 m, bij voorkeur > 1,8 m) aanwezig is.

*We maken onderscheid tussen bestaande situaties, nieuwe aanleg en herinrichting bij groot onderhoud. Bij herinrichtingen, buiten het hoofdwegennet, passen we het principe van 'omgekeerd ontwerpen' toe: eerst voldoen aan de kwaliteitseisen voor het langzaam verkeer en daarbij een passende oplossing kiezen voor het gemotoriseerd verkeer en het parkeren.*

Baarn heeft een bomenhoofdstructuur. Op diverse straten en wegen is de aanwezigheid van monumentale of beeldbepalende bomen een uitgangspunt tenzij de levensverwachting van de bomen beperkt is. Met de aanwezigheid van deze bomen moeten we rekening houden, ook als we de ruimte voor de fietsers en/of voetgangers willen vergroten.



We maken een inventarisatie van de locaties waar te weinig loopruimte aanwezig is. Een te beperkte looproute kan voorkomen op één of meerdere specifieke locaties of over een groter deel van de straat. Daar waar we knelpunten constateren, hanteren we de volgende aanpak en oplossingsrichtingen:

#### *Langs het hoofdwegennet*

- zorgen voor alternatieve looproute in de directe omgeving of een voorziening aan één zijde van de weg die voldoende breed is.
- knelpunten op specifieke locaties oplossen door de aanleg van een bypass voor voetgangers bijvoorbeeld door een parkeerplaats te vervangen.
- herordening van de parkeervoorzieningen;
- overhangend groen weghalen.

#### *Straten in verblijfsgebieden die onderdeel uitmaken van de bomenhoofdstructuur*

- herordening van de parkeervoorzieningen;
- eenrichtingsverkeer;
- rijbaanversmalling;
- overhangend groen weghalen;
- herordening van straatmeubilair;
- incidentele bypasses.

#### *Straten in verblijfsgebieden die geen onderdeel uitmaken van de bomenhoofdstructuur*

- bovenstaande opties aangevuld met:
- herinrichting bij groot onderhoud;
- verplaatsen of vervangen van bomen.

#### *Smalle straten in verblijfsgebieden zonder trottoirs*

Deze straten hebben een breedte van 5 tot 7 meter en hebben vaak twee smalle rabatstroken. In dergelijke situaties verbreden we de rabatstroken aan beide zijden of aan één zijde. De rijloper wordt dan smaller. Het



invoeren van het regiem van een woonerf is een optie.

Het vergroten van de loopruimte betekent vrijwel altijd dat ook de straatkolken verplaatst moeten worden. Het is dus een ingrijpende maatregel met hoge kosten. De herinrichting wordt dan ook bij voorkeur gecombineerd met het uitvoeren groot onderhoud. Mogelijk doen zich ook situaties voor die niet oplosbaar zijn of pas op lange termijn. Bij de knelpuntenaanpak geven we prioriteit aan looproutes die structureel problemen opleveren voor personen met een beperking, ouderen en aan looproutes naar de basisscholen (zie ook plan van aanpak in paragraaf 5.3). Indien er pas op langere termijn een verbetering wordt uitgevoerd, krijgen deze routes prioriteit bij het voorkomen van overhangend groen, de handhaving op fout parkeren en het verplaatsen van straatmeubilair.

### Basisscholen

Extra aandacht is nodig voor de verkeersveiligheid op looproutes naar basisscholen (paragraaf 4.3): snelheidsbeheersing van het gemotoriseerde verkeer in combinatie met goede oversteekvoorzieningen.

### Bewegen



Om het lopen te bevorderen in het kader van de gezondheid en vitaliteit (voldoende bewegen) ontwikkelen we een gemeentelijk knooppuntennetwerk van wandelroutes. Iedere buurt en de buitengebieden gaan daar onderdeel van uitmaken. Het netwerk is geschikt voor wandelen en hardlopen.

## 2.4 Fietsen

### ***Waarom meer fietsen?***

*Fietsers gebruiken geen fossiele brandstoffen, nemen weinig ruimte in beslag, veroorzaken geen omgevingshinder en dragen bij aan vitaliteit en gezondheid (bewegen). Meer bewegen vermindert obesitas, ziekteverzuim en de vraag naar medische zorg. Fietsen leidt tot een afname van bedrijfskosten en maatschappelijke kosten. Meer fietsen betekent ook minder auto's op de weg en draagt dus bij aan de bereikbaarheid voor het weggebonden (economisch) verkeer. Veel winkelbezoek en boodschappen worden met de fiets gedaan.*

Fietsen is een vorm van duurzame mobiliteit avant la lettre. Baarn is zeer geschikt om te fietsen. De maximale fietsafstand bedraagt ongeveer 6,3 km (vanaf A27 naar Oosterheide). Binnen de bebouwde kom bedraagt de maximale fietsafstand ongeveer 4 km. Bij deze afstanden is in potentie iedere verplaatsing binnen Baarn geschikt om met de fiets af te leggen. En dat is in de regel (nagenoeg) even snel of sneller dan met de auto. In het kader van verkiezing van Fietsstad van het jaar behaalde Baarn, op basis van gebruikersbeoordelingen, een gemiddelde score (3.4 op schaal 0-5).

In de regio liggen diverse kernen binnen het bereik van de e-fiets: Amersfoort, Soest, Hilversum, Bunschoten, Huizen, Eemnes, Bussum, Maartensdijk, Den Dolder, Blaricum, Laren, Bilthoven (paragraaf 3.2).





### ***Wat hebben we nodig om het fietsgebruik te laten toenemen?***

*Om tot een hoger aandeel van het fietsgebruik te komen zijn drie zaken van belang:*

- 1. Een aantrekkelijk fietsnetwerk, dat uitnodigt tot het gebruik van de fiets.*
- 2. Voldoende en goede stallingsvoorzieningen.*
- 3. Een bedrijfscultuur en gedragsbeïnvloeding die gericht zijn op een verhoging van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer en de zakelijke verplaatsingen.*

### **Fietsnetwerk plusroutes**

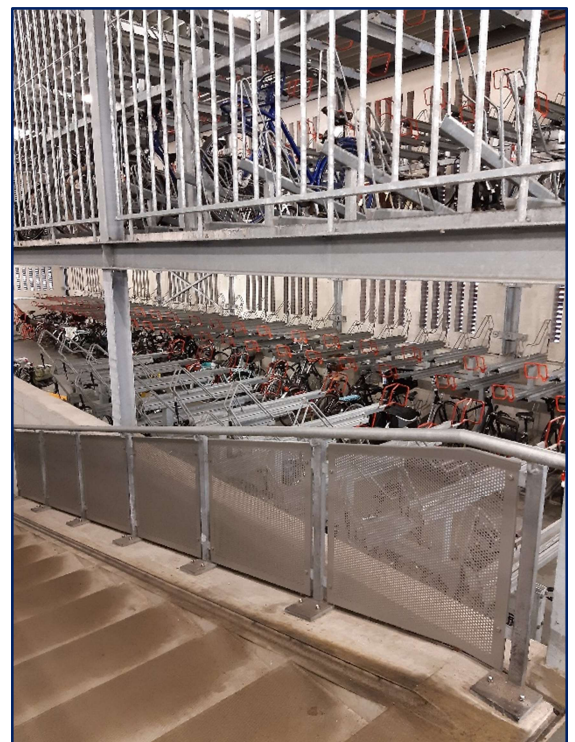
Het fietsnetwerk is beschreven in paragraaf 3.2.

### **Fietsen stallen en fietsparkeernormen**

Het veilig en goed stallen van een fiets is een voorwaarde voor het fietsgebruik. De fiets is een kostbaar bezit en er worden steeds meer elektrische fietsen verkocht. De waarde van de fietsen stijgt, maar daarmee ook de (georganiseerde) diefstal. Voor het stallen van fietsen onderscheiden we verschillende doelgroepen met verschillende kwaliteitsbehoeften:

- **Treinreizigers:** De NS-stalling is afsluitbaar en de eerste 24 uur gratis bij gebruik van een OV-kaart. Dat is een prima voorziening. Toch wordt deze niet goed gebruikt. Er zijn

veel (> 100) lege plekken terwijl de fietsenrekken voor het station bomvol staan. Dit is eenvoudig te verklaren. De fietsenrekken staan dicht bij de trappen en de tunnel naar de perrons. De afgesloten fietsenstalling ligt ongunstig omdat perron 1 niet meer wordt gebruikt. Voor het bereiken van de perrons is de loopafstand altijd groter dan vanaf het plein. De fietsenstalling ligt op dit moment op de verkeerde plek. We gaan in overleg met NS-stations. We willen voor de toekomst inzetten op:



**Veel lege plekken in de overdekte afgesloten fietsenstalling van de NS. De meeste fietsen worden buiten de NS-stalling geparkeerd**



- voldoende en gemakkelijk toegankelijke fietsparkeerplekken met voldoende kwaliteit (afsluitbaar) volgens het huidige betalingsregiem (24 uur gratis). Tevens is het belangrijk dat de potentiële gebruikers op de hoogte zijn van deze mogelijkheid;
  - een afsluitbare fietsenstalling met oplaadmogelijkheden en die op een logische plek ligt dan wel direct toegang geeft tot de perrons;
  - een goede stedenbouwkundige inpassing van de fietsenstalling rondom het station: een fietsenvrij stationsplein dat meer uitstraling heeft met een herkenbare en uitnodigende looproute naar het centrumgebied en de opstapplaatsen voor het openbaar en aanvullend vervoer;
  - het aanbieden van deelfietsen en bekendheid bij de potentiële gebruikers.
- **Haltes streekbussen:** Het openbaar vervoer (de keten) wordt aantrekkelijker als de fiets of e-fiets ook achtergelaten kan worden in een afsluitbare fietsenkluus met oplaadmogelijkheden en die op een eenvoudige wijze (OV-chipkaart of pinpas) te gebruiken is (toegang en betaling). Hiervoor willen we een behoefte-onderzoek uitvoeren. We beginnen met een inventarisatie van het aantal gestalde fietsen per halte van de streekbussen naar Hilversum, Zeist en Bussum. We geven prioriteit aan de drukste haltes zoals de Hilversumsestraatweg (lijn 70).
  - **Toeristische locaties** waar wandelroutes beginnen of de bezoekers gedurende langere tijd verblijven. Op deze locaties zijn voorzieningen nodig met aanbindmogelijkheid of kluizen. OV-haltes en toeristische locaties zijn ook geschikt voor overdekte stallingsvoorzieningen met zonnepanelen en oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen.
  - Het **centrumgebied:** voor lange verblijven is een bewaakte fietsenstalling gewenst. De

fietsenstalling moet op een centrale locatie liggen, comfortabel toegankelijk zijn, voorzien zijn van oplaadmogelijkheden en met een goede dienstverlening. We beoordelen de kansen daarvoor vooral in het geval van nieuwe ontwikkelingen of herontwikkeling. De stallingsvoorziening voor nieuwe functies is mogelijk te combineren met een openbare bewaakte fietsenstalling. De locatie is voor de fietsers uitermate geschikt zowel voor bezoekers van het centrumgebied als voor werknemers. Een voorwaarde voor succes is het gratis kunnen stallen gedurende maximaal 24 uur. We gaan samen met de ondernemers inventariseren of en hoeveel werknemers het ontbreken van een afsluitbare fietsenstalling als een barrière voor het fietsgebruik ervaren.

- **Winkelvoorzieningen, publieke voorzieningen:** fietsenklemmen of ‘nietjes’ met aanbindmogelijkheden. Op deze locaties gaan we vraagvolgend te werk.
- Onze **parkeernormensystematiek** gaan we uitbreiden met fietsparkeernormen voor het afgeven van omgevingsvergunningen (uitbreidingen en nieuwbouw). Dit is conform de voorstellen in het Klimaatakkoord (paragraaf 2.5).

De stallingsvoorzieningen moeten bekend zijn bij de potentiële gebruikers.

### Bedrijfscultuur en gedragsbeïnvloeding



We streven naar een groei van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer van 30% in maximaal 10 jaar. Om dat te realiseren is een samenwerking nodig met de werkgevers en werknemers. We gaan per in

overleg met de werkgevers en werknemers de volgende agendapunten:

- **Arbeidsvoorwaarden** en een bedrijfscultuur die stimulerend werken op het fietsgebruik of het OV-gebruik. De gemeente Baarn neemt hier zelf als werkgever een voorbeeldfunctie bij in.
- We brengen de **fietsstimuleringsacties** van de Provincie Utrecht bij de ondernemers en werkgevers onder de aandacht, zoals het programma 'Ik Fiets' en de e-bike probeerweten.
- Verhogen van het bezit en het gebruik van de **fiets, e-fiets en de speed pedelec** in het woon-werkverkeer. Vooral de nieuwe mogelijkheden op het gebied van de 'fiets van de zaak' kunnen werknemers over de streep trekken.
- In beeld brengen van de **succesfactoren** voor de overstap van de auto naar de fiets, e-fiets of speed pedelec.
- OV-ketens (bus + fiets, trein + fiets, deelfietsen). We inventariseren welke voorzieningen nodig zijn om de fiets meer te gebruiken in de **ketenverplaatsingen**.
- De **financiële en fiscale aspecten**, de samenhang met gezondheid en vitaliteit en de voordelen van een collectieve aanpak.

Het overleg met de bedrijven is gericht op het inkomende woon-werkverkeer. Voor het uitgaande woon-werkverkeer moeten we onze bewoners benaderen. We gaan met onze bewoners in gesprek (mobiliteitsgesprek) over het gebruik van de fiets. Tegelijkertijd agenderen we dan nog een aantal andere thema's zoals:

- verbeteringsvoorstellen voor het gebruik van de fiets;
- inzicht geven in de financiële en fiscale mogelijkheden van werkgevers;
- inzicht geven in de financiële aspecten van elektrisch rijden en de oplaadmogelijkheden (paragraaf 2.6).

- inzicht geven in de praktische en financiële aspecten deelautogebruik (paragraaf 2.7).
- de samenhang met het opwekken van duurzame energie.

## 2.5 Parkeren

*Ook het parkeerbeleid kan bijdragen aan duurzame mobiliteit door efficiënt met de ruimte om te gaan.*

Onze parkeernormensystematiek is gebaseerd op de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein volgens de formule functieomvang x parkeernorm. Deze systematiek werkt belemmerend voor kleine bouwplannen, het benutten van al aanwezige parkeercapaciteit, het dubbelgebruik en voor het toepassen van nieuwe mobiliteitsconcepten. We gaan daarom onze parkeernormensystematiek meer flexibel maken, waarbij de uitgangspunten zijn: realistische parkeereisen die rekening houden met specifieke omstandigheden, nieuwe ontwikkelingen makkelijker haalbaar maken (vooral in het geval van inbreiding), efficiënt ruimtegebruik en een duurzaam mobiliteitsbeleid.

In het kader van een duurzame ontwikkeling krijgen de volgende aspecten van de parkeernormensystematiek extra aandacht.

1. Voor de Baarnsche Zoom gaan we met ontwikkelaars in overleg over het inzetten van elektrische deelauto's met als doel een lagere parkeerdruk. Uitgangspunten daarbij zijn dat dit niet mag leiden tot parkeeroverlast in de omgeving en dat nieuwe concepten duurzaam blijven functioneren. Dat vraagt een andere benadering in verband met een afname van de kosten voor de aanleg van parkeerplaatsen, (financiële) keuzemogelijkheden voor de bewoners en het omzetten van een parkeereis in een mobiliteitseis. Voor het verminderen van de auto-afhankelijkheid zijn ook de

‘dorpstaxi’ (paragraaf 5.3), fietsroutes naar het centrumgebied en het station en regulier openbaar vervoer (paragraaf 3.3) belangrijk.

2. De mogelijkheid om de parkeereis op eigen terrein voor de toekomstige werknemers in het gebied met parkeerregulering (gedeeltelijk) te laten vervallen. Met de parkeereis zoals we die nu hanteren, vragen we om ook parkeerplaatsen aan te leggen voor werknemers terwijl we het autogebruik juist willen beperken. We kunnen de parkeereis omzetten in een financiële bijdrage (mobiliteitsfonds) van de ontwikkelaar. Een mobiliteitsfonds wordt aangewend voor de aanleg van collectieve parkeervoorzieningen, stallingsvoorzieningen voor fietsen, mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld de ‘dorpstaxi’) en of parkeerregulering als dat nodig wordt (volgens de knelpuntdefinitie, paragraaf 4.2) in de directe omgeving.
3. Vrijstelling voor ‘mini-bouwplannen’ (bijvoorbeeld ombouwen van enkele winkels naar woningen en andere ontwikkeling met een maximale parkeereis van bijvoorbeeld 2 parkeerplaatsen).
4. In het centrumgebied meer flexibiliteit en mogelijkheden om financieel bij te dragen aan collectieve parkeeroplossingen.
5. Het faciliteren van laadpalen voor elektrische auto’s.
6. Het invoeren van fietsparkeernormen.

Voor het opstellen van de parkeereis voor het fietsparkeren (voor functies anders dan wonen) wordt de volgende samenhang gehanteerd tussen de parkeernormen voor auto’s en fietsen:

- Voor het centrumgebied van Baarn is de fietsparkeernorm 100% hoger (factor 2) dan voor de auto. De parkeernorm voor de fiets is voor het centrumgebied van Baarn

nooit lager dan voor andere zones voor soortgelijke functies.

- Voor functies in het centrumgebied wordt de fietsparkeereis voor bezoekers gebaseerd op de parkeervraag op zaterdagmiddag. Het fietsparkeren voor bezoekers in het centrumgebied wordt buiten het voetgangersgebied gerealiseerd. Hiervoor wordt een financiële bijdrage van een ontwikkelaar gevraagd voor een mobiliteitsfonds. Het mobiliteitsfonds kan onder andere worden aangewend voor de aanleg van collectieve stallingsvoorzieningen. Dit geldt ook voor de gebieden buiten het centrumgebied als het bezoekersdeel in het openbare gebied wordt gerealiseerd.

*Als voor een uitbreiding in het centrum een parkeereis voor een bouwplan geldt van bijvoorbeeld 6 parkeerplaatsen (of een financiële bijdrage) bedraagt de fietsparkeereis 12 stallingsplaatsen of een financiële bijdrage voor een collectieve voorziening.*

- Voor de rest van de bebouwde kom zijn de fietsparkeernormen en de parkeernorm voor de auto aan elkaar gelijk.
- In het buitengebied is de fietsparkeernorm 35% lager dan de parkeernorm voor de auto (met uitzondering van scholen, horeca).

Voor woningen zijn de fietsparkeernormen niet van toepassing. In het bouwbesluit, dat per 1 april 2012 in werking is getreden, is al een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsen bij nieuwbouwwoningen. Voor de bezoekers van nieuwe woningen zijn geen extra fietsparkeerplekken nodig als de woning beschikt over een voortuin.



## 2.6 Zero-emissie voertuigen

### **Elektrische auto's**

*Het kabinet zet erop in dat alle nieuwe auto's uiterlijk in 2030 emissievrij zijn en gaat de aanschaf van elektrische auto's subsidiëren. De beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur is dan wel een voorwaarde.*

Het aanbieden van laadinfrastructuur is vooral een taak van de markt. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgezet. Er komt per regio een ondersteuningsbureau dat de gemeenten ontzorgt en helpt de nodige groei van laadinfrastructuur te faciliteren. Tevens maken we gebruik van de diensten van MRA-E. In samenwerking met marktpartijen, de provincie en het ondersteuningsbureau willen we in ieder geval het volgende bereiken:

- Voorlopen op de vraag naar laadvoorzieningen in de woonomgeving.
- Laadvoorzieningen aanbieden op locaties waar lang wordt geparkeerd (centrumgebied, parkeervoorzieningen die worden gebruikt door werknemers, P+R bij het station en publiekstrekkingen).
- Een toename van het aanbod van het aantal snelladers, bijvoorbeeld bij tankstations en voorzieningen. We willen immers niet alle straten vol zetten met laadpalen.
- Het toepassen van 'intelligente' laadvoorzieningen die teruglevering aan het net mogelijk maken (vehicle to grid).

Op 10 maart 2020 is de herziene Energy Performance of Building Directive (EPBD) in Nederland geïmplementeerd. Dan gaat bij nieuwbouw of ingrijpende renovatie (meer dan 25% van de gebouwschil wordt vervangen) van gebouwen met meer dan 10 parkeervakken het volgende gelden. Utiliteitsgebouwen moeten worden voorzien van minimaal 1 laadpunt en van loze leidingen voor de aanleg van laadpunten bij minstens 1 op de 5 parkeervakken. Bij woongebouwen moet voortaan elk parkeervak voorzien

worden van loze leidingen. Daar dient bij de ontwikkeling van bouwplannen dus nu al rekening mee gehouden te worden.

Naast de elektrische auto's houden we de ontwikkelingen op het gebied van waterstofauto's en de behoefte aan tankvoorzieningen in de gaten.

### **Distributie**



Er zijn veel ontwikkelingen op het gebied van schoner, kleiner en 0-emissie voor de distributie van goederen. De ervaringen die opgedaan worden in andere vergelijkbare (kleinere) gemeenten zijn interessant om te beoordelen op de toepasbaarheid en haalbaarheid voor Baarn. Een fors aantal (30-40) grotere steden neemt deel aan de Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES). Deze steden stellen uiterlijk in 2022 middelgrote zero-emissie zones (Ze-zones) vast. Deze zones moeten dan vervolgens met ingang van 2025 voor het goederenvervoer gaan gelden. Andere gemeenten kunnen zich hierbij aansluiten. Voor het centrumgebied van Baarn is dit een interessante ontwikkeling,

*Onze intentie is om met ingang van 2030 een zero-emissie zone in te voeren in en rond het centrumgebied in combinatie met een lengtebeperking. We nemen hierover uiterlijk de eerste helft van 2023 een besluit zodat de markt hier tijdig op kan anticiperen. Voor de praktische implementatie gaan we gebruik maken van de best practices van de ZES.*

Voor grote vrachtwagens heeft elektrisch rijden nog zijn beperkingen. Een nieuwe subsidieregeling van de rijksoverheid stimuleert het gebruik van vloeibaar aardgas (Lng) gemengd met het duurzame biogas (Lbg). We betrekken dit in ons overleg met ondernemers en bedrijven.

### Aanbestedingen en regie

We hebben als gemeente een opdrachtgeversrol. Dit zetten we in om duurzaam vervoer te realiseren voor:

- o ons eigen wagenpark en voor bedrijfsverplaatsingen e-fietsen en/of e-auto's beschikbaar stellen;
- o het doelgroepenvervoer (zorg, leerlingen). Hierover moeten we op regio-niveau afspraken maken;
- o reinigingsvoertuigen en vuilnisophaaldiensten. Dit brengen we in via onze rol in het Algemeen Bestuur van het Reinigingsbedrijf Midden Nederland (RMN);
- o bij aanbestedingen een duurzaam wagenpark van de aanbieders laten meewegen.

## 2.7 Deelauto



Het gebruik van deelauto neemt toe, vooral in de grotere steden. Toch is het ook een uitdaging om de kansen van de deelauto voor onze gemeente te benutten. Het is namelijk voor bewoners financieel een interessante optie als vervanger voor bijvoorbeeld de tweede auto.

We zien de deelauto ook als een interessante optie voor de nieuwe woningen in de Baarnsche Zoom (500 woningen).

Ten slotte zijn deelauto's een optie voor bedrijvenlocaties. Werknemers die een auto (incidenteel) nodig hebben voor hun werkzaamheden, hoeven dan niet per se met een eigen auto naar het werk te komen. Dit brengen we onder in het overleg met de ondernemers en bedrijven.

We faciliteren het parkeren van een deelauto door een parkeerplaats te reserveren voor deelauto's die als zodanig herkenbaar zijn (naam van het aanbiedende bedrijf op het voertuig). In de wijken met een hoge parkeerdruk gaan we samen met de aanbieders de voordelen van een deelauto extra onder de aandacht van de bewoners brengen. Dat geldt specifiek voor de doelgroep ouderen, die vaak nog maar in beperkte mate gebruikmaken van de eigen auto. Proefperiodes en begeleiding bij de invoering helpen om personen vertrouwd te maken met het systeem.

*De Provincie Gelderland is samen met Natuur & Milieu het project 'Auto van de Straat' gestart. Drie straten in Gelderland worden geselecteerd worden gedurende 6 maanden van een elektrische deelauto en van laadpalen voorzien. Het opladen is gratis.*







## 3 Bereikbaar Baarn

### 3.1 Hoofdwegennet

#### Structuur

Met onze keuze voor de structuur van het hoofdwegennet zetten we in op drie doelen:

1. Het **bundelen** van het autoverkeer op een aantal hoofdwegen met een goede doorstromingskwaliteit.
2. De **contramal** van de hoofdwegen wordt gevormd door de **verblijfsgebieden** waar de verblijfskwaliteit en de positie van het langzaam verkeer het belangrijkste zijn. De verblijfsgebieden zijn wat betreft het autoverkeer bedoeld voor het bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer. In deze gebieden bedraagt de maximumsnelheid 30 km/uur

binnen de bebouwde kom en 60 km/uur daarbuiten.

3. Het **verminderen van doorgaande verkeer** door de bebouwde kom van Baarn. Grote delen rond het centrumgebied hebben al een maximumsnelheid van 30 km/uur. De inrichting is echter nog niet zodanig dat dit een voldoende remmende werking heeft op het gebruik door doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer door het dorp komt in bepaalde mate voor vanuit Soest en Hilversum naar de A1. Dit verkeer willen we meer bundelen op de Provincialeweg (N221).



Voor de hoofdwegenstructuur zetten we het volgende beleid in:

- o **Transformeren en herinrichten** van een aantal verblijfsgebieden naar een dorps karakter met meer ruimte voor het langzaam verkeer en ruimtelijke kwaliteit. Deze gebieden zijn het centrumgebied, een deel van de Drakenburgerweg, een deel van de Geerenweg en de Bestevaerweg. Deze gebieden krijgen een andere beleving door de inrichting en het materiaalgebruik en bieden een uitstekende oversteekbaarheid voor het langzame verkeer. Zo kan de Baarnsche Zoom goed aangehecht worden aan de bestaande bebouwing van Baarn. De inrichting is niet alleen een verkeerskundige opgave maar vooral ook een stedenbouwkundige opgave. Door de transformatie moeten deze gebieden onaantrekkelijker worden voor het doorgaand verkeer.
- o In het **centrumgebied** willen we extra ruimte aan het langzame verkeer bieden. We veranderen de verkeerscirculatie zodanig dat de doorgaande route voor het autoverkeer minder aantrekkelijk en logisch wordt terwijl toch de parkeervoorzieningen (bestemmingsverkeer) bereikbaar blijven (paragraaf 5.1) via een parkeeroute.
- o We willen nader onderzoeken of het autoverkeer vanuit Soest naar de A1 een knelpunt is zoals gedefinieerd in paragraaf 4.1 (sluipverkeer door het dorp) nadat we ook de centrummaatregelen hebben uitgevoerd. Indien dat het geval is, kunnen we de **verkeersdruk vanuit Soest** verminderen door één van de volgende opties:
  - maatregelen op de Stadhouderslaan in Soest. Dit kan uiteraard uitsluitend als daar overeenstemming over is met de gemeente Soest;
  - maatregelen op de Torenlaan in Baarn;
  - het doortrekken van de Bestevaerweg naar Soest (Stadhouderslaan). Dit vergt

uiteraard een nadere afweging op de voordelen en haalbaarheid in vergelijking met andere varianten en de effecten op de natuurwaarden.

Voor de aanpak zijn er dus drie opties: we laten het zoals het is of we weren het doorgaande verkeer of we faciliteren het doorgaande verkeer via een andere route. Volgens de methodiek de duurzaamheidslader (paragraaf 2.1) heeft de derde optie niet de eerste voorkeur.

- o We willen nader onderzoeken of het autoverkeer vanuit Hilversum naar de A1 een knelpunt is zoals gedefinieerd in paragraaf 4.1 (sluipverkeer door het dorp) nadat we ook de centrummaatregelen hebben uitgevoerd. Indien dat het geval is, kunnen we de **verkeersdruk vanuit Hilversum** verminderen met maatregelen op het kruispunt van de Amsterdamsestraatweg (N221) met de Hilversumsestraatweg (N415): meer prioriteit voor de doorstroming op de relatie N221-N415, vooral tijdens de spitsuren, ten opzichte van de relatie N415 – Lt. Gen. Van Heutszlaan. Omdat het kruispunt in beheer is bij de Provincie Utrecht zijn we afhankelijk van nadere afspraken met de Provincie Utrecht.

Met deze aanpak bereiken we dat het verkeer naar de A1 gebundeld wordt op de provinciale wegen (N221, Amsterdamsestraatweg) en niet dwars door Baarn rijdt via het centrumgebied en/of de Bestevaerweg.

### Mogelijke effecten

De verschillende opties voor het wijzigen van de wegenstructuur zijn onderzocht met een verkeersmodel. Uit deze analyse zijn de volgende conclusies te trekken:

- o Het verminderen van de doorstroming en de snelheid op de Bestevaerweg overige heeft een averechts effect. Het verkeer vanuit Soest (westzijde) naar de A1 gaat dan gebruikmaken van de parallelle route

Doormanlaan – Abel Tasmanlaan. Dat is ongewenst.

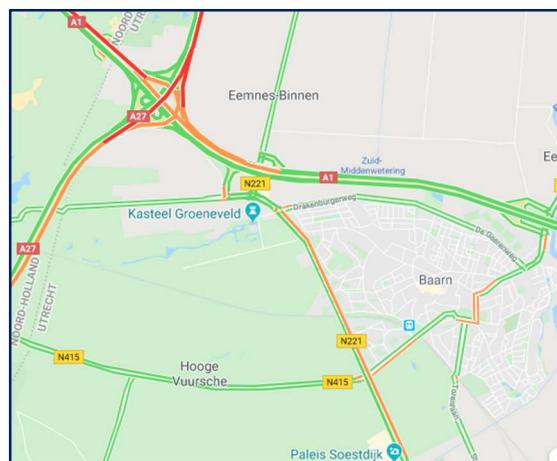
- o Het herinrichten van het centrumgebied door meer ruimte te bieden aan het langzame verkeer en het doorgaande karakter te verminderen, leidt tot een afname van het verkeer in het centrumgebied met ongeveer 500 tot 600 motorvoertuigen (2 richtingen samen in 2 uur). Een gedeelte van dit verkeer (ongeveer 200-250 motorvoertuigen) wordt verdrongen naar de route Wijkamplaan – Bremstraat 0 Bestevaerweg en een kleiner gedeelte naar de Prins Hendriklaan (100-150). In deze variant wordt het doel voor het centrumgebied bereikt maar neemt het doorgaande verkeer aan de westzijde van Baarn toe.
- o In het geval van het verminderen van het verkeer uit Soest op Torenlaan (in het verkeersmodel een afsluiting) ontstaan de volgende effecten.
  - De verkeersbelasting op de Bestevaerweg wijzigt nauwelijks.
  - Het doorgaande verkeer vanuit Soest-oost wordt herverdeeld over de Amsterdamsestraatweg (+ 500) en vervolgens via de Lt. Generaal van Heutzlaan (+ 400), Prins Hendriklaan (+150) en de Amsterdamsestraatweg (ten noorden van de Hilversumsestraatweg, + 100).
- o In het geval van de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de Torenlaan en de Bestevaerweg ontstaan de volgende effecten:
  - De Bestevaerweg wordt drukker (+600).
  - De hoeveelheid verkeer in het centrumgebied neemt af (-450).
  - De hoeveelheid verkeer op de Amsterdamsestraatweg en de Stationsweg neemt af (-200).

Op basis van deze resultaten willen we als volgt te werk gaan:

- o We willen geen extra doorgaand verkeer aantrekken. De variant met een nieuwe verbinding tussen de Torenlaan en de Bestevaerweg heeft dan ook niet onze voorkeur.
- o We gaan eerst het centrumgebied herinrichten zodat er meer ruimte voor het langzaam verkeer ontstaat en er minder doorgaande verkeer komt. Tevens willen we de verkeersdruk op de Torenlaan verminderen door deze route verkeersluwer in te richten.
- o We evalueren vervolgens deze maatregelen en beoordelen dan of het afsluiten van de Torenlaan of andere aanvullende maatregelen nodig zijn.

### Afwikkelingskwaliteit hoofdwegennet

De vertragingen op ons wegennet zijn beperkt.



Gemiddelde avondspits dinsdag (bron: Google)

- Langzaam rijdend, vertraging
- Geen vertraging

Lichte vertragingen komen voor op de Amsterdamsestraatweg (N221), in het centrumgebied en bij de aansluitingen op de A1. Ten gevolge van de uitbreidingen aan de noordkant van onze gemeente neemt het

autoverkeer vooral aan de noordzijde nog toe.



#### **Doorstroomkwaliteit hoofdwegennet**

*Op het hoofdwegennet is een goede doorstroming nodig. Er mag wel verschil zitten tussen de spitsuren en de overige uren. In de daluren zijn er geen of nauwelijks vertragingen. We beoordelen de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet in vergelijking met een referentie-uur in de daluren (bijvoorbeeld 11 uur 's ochtends). Buiten dit referentie-uur willen we de totale extra reistijd tussen twee referentiepunten op het hoofdwegennet beperken tot: 1,5 minuut per kruispunt met een VRI plus 1,0 minuut per rotonde. Dat geldt wat ons betreft ook voor de N221. Daarover gaan we nadere afspraken maken met de Provincie Utrecht.]*

Met deze kwaliteitsdefinitie bepalen we wanneer er sprake is van een (toekomstig) knelpunt. In dat geval passen we vervolgens de Duurzaamheidsladder Mobiliteit toe.

In de toetsing op de doorstroming speelt ook de spoorwegovergang aan de Lt. Gen. Heutszlaan een rol. De vertragingen nemen toe als de frequentie van het treinverkeer toeneemt. Als de doorstroming voor het autoverkeer te slecht wordt, kan een ongelijkvloerse kruising nodig worden. Dat is volgens de Duurzaamheidsladder pas een laatste optie, te meer daar we de poort voor het doorgaande verkeer door het dorp niet wagenwijd open gaan zetten. Dit ligt genuanceerder voor het fietsverkeer. In het kader van de spoorwegveiligheid en het

aantrekkelijk maken van fietsen is een extra fietstunnel wel gewenst, bijvoorbeeld van een regionale snelfietsroutes Bilthoven – Soest – Baarn – Bunschoten-Spakenburg. Hiervoor zijn wel financiële bijdragen nodig van het Rijk en de Provincie.

#### **Inrichting hoofdwegennet**

De hoofdwegen in Baarn bestaan uit 2 x 1 rijstrook met fietspaden. Op diverse punten zijn of worden de hoofdwegen in Baarn voorzien van middeneilanden zodat fietsers en/of voetgangers veilig en snel kunnen oversteken. Vóór deze locaties kunnen snelheidsremmende voorzieningen nodig zijn.



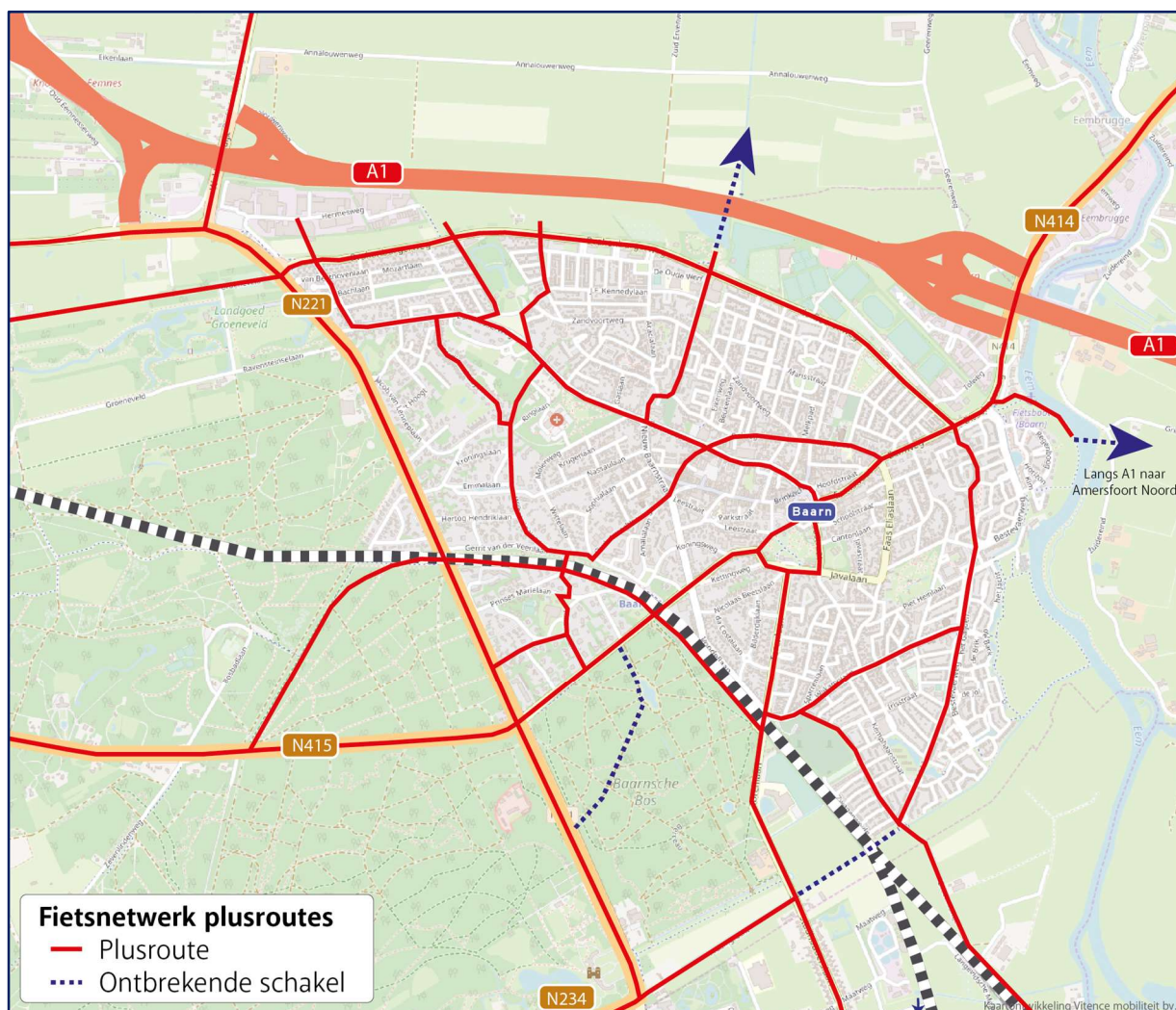
### 3.2 Het fietsnetwerk: de plusroutes

In Baarn kan overal gefietst worden maar er zijn geen duidelijke herkenbare doorlopende fietsroutes. Daar gaan we verandering in brengen door de fietser meer comfort, kwaliteit en oriëntatie te geven.

*We gaan werken aan een netwerk van plusroutes. Het plusnetwerk verbindt belangrijke bestemmingen voor de fietsers en sluit aan op de regionale verbindingen en het recreatieve knooppuntennetwerk.*

De uitgangspunten en de kwaliteitseisen voor het plusnetwerk zijn opgenomen in bijlage 1.

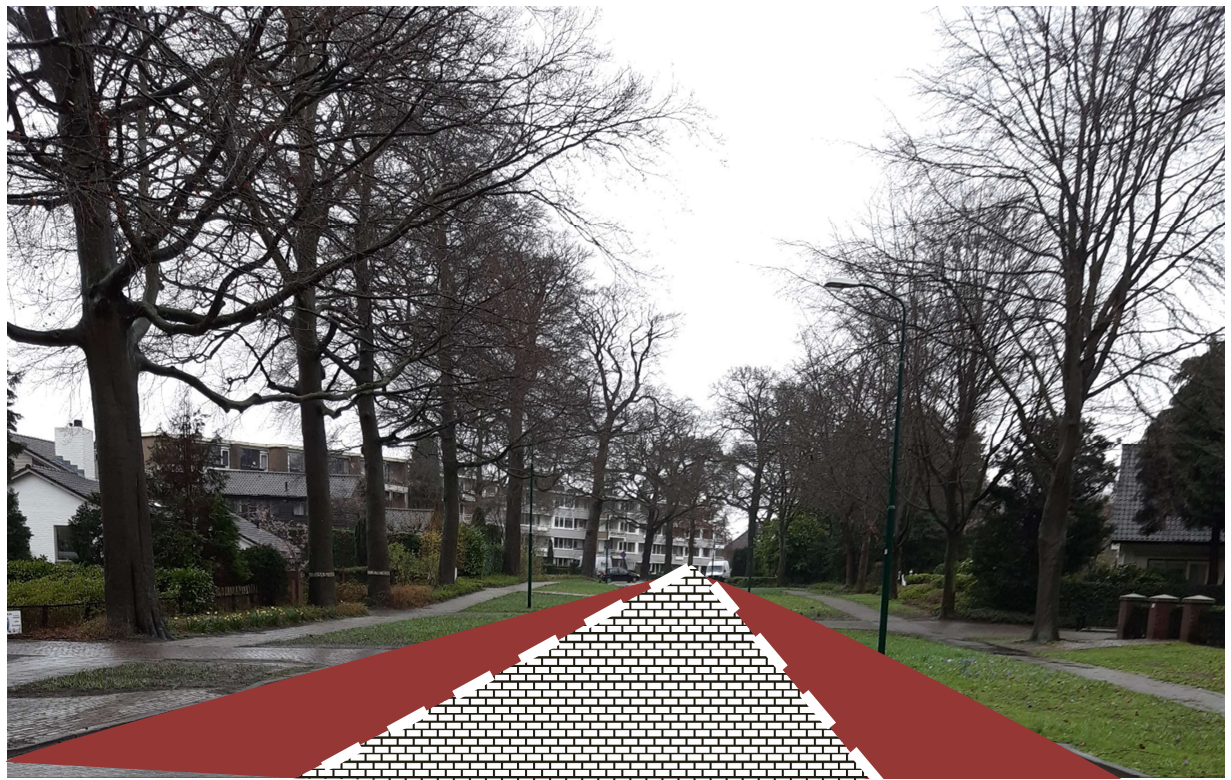
Het plusnetwerk wordt over verschillende manier uitgevoerd: fietspaden, fietsstroken, fietsstraten, en woonstraten. De vorm is afhankelijk van het type gebied, de functie en de verkeersbelasting (autoverkeer) van de weg of straat.



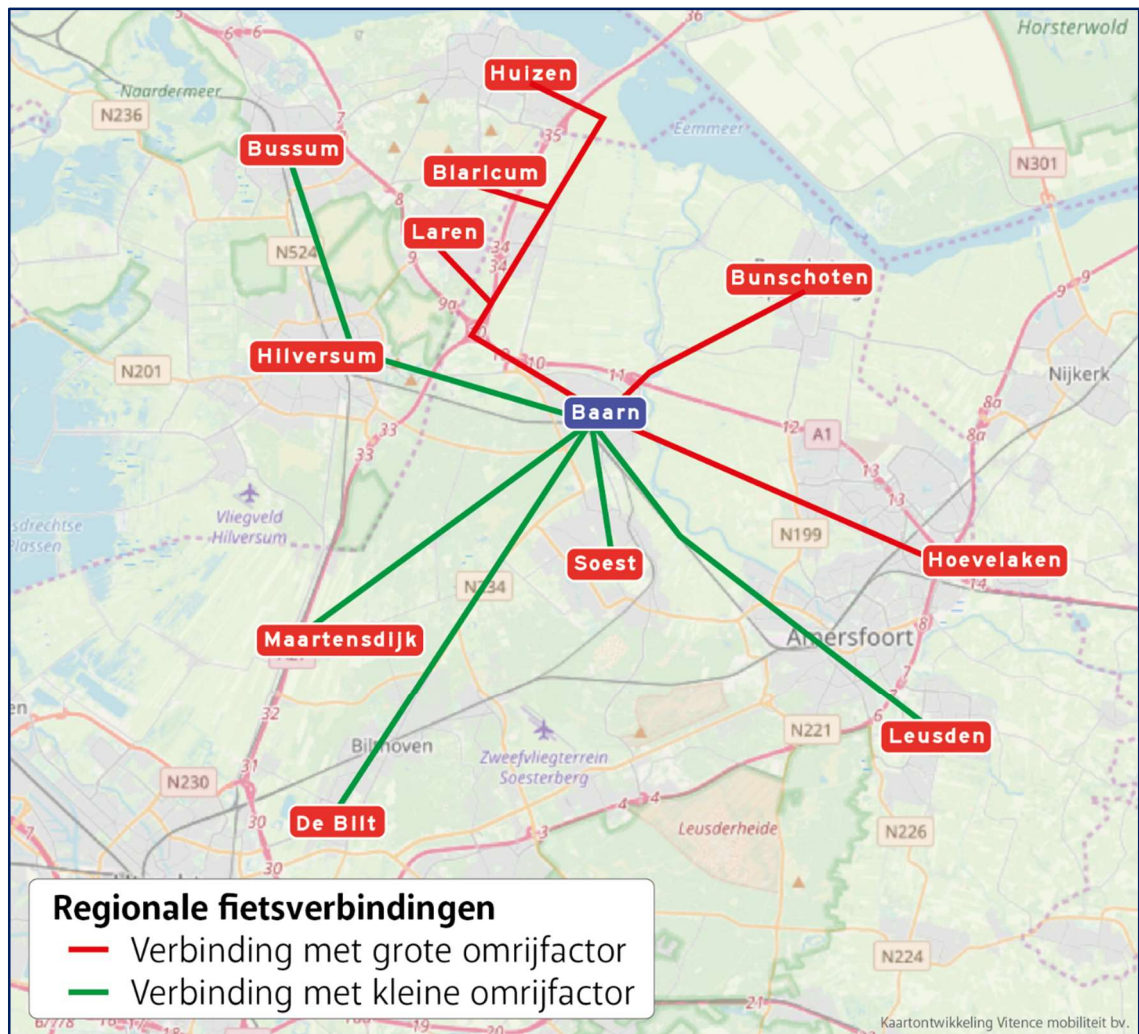




Voorbeeld van een plusroute: meer ruimte en herkenbaarheid voor de fiets





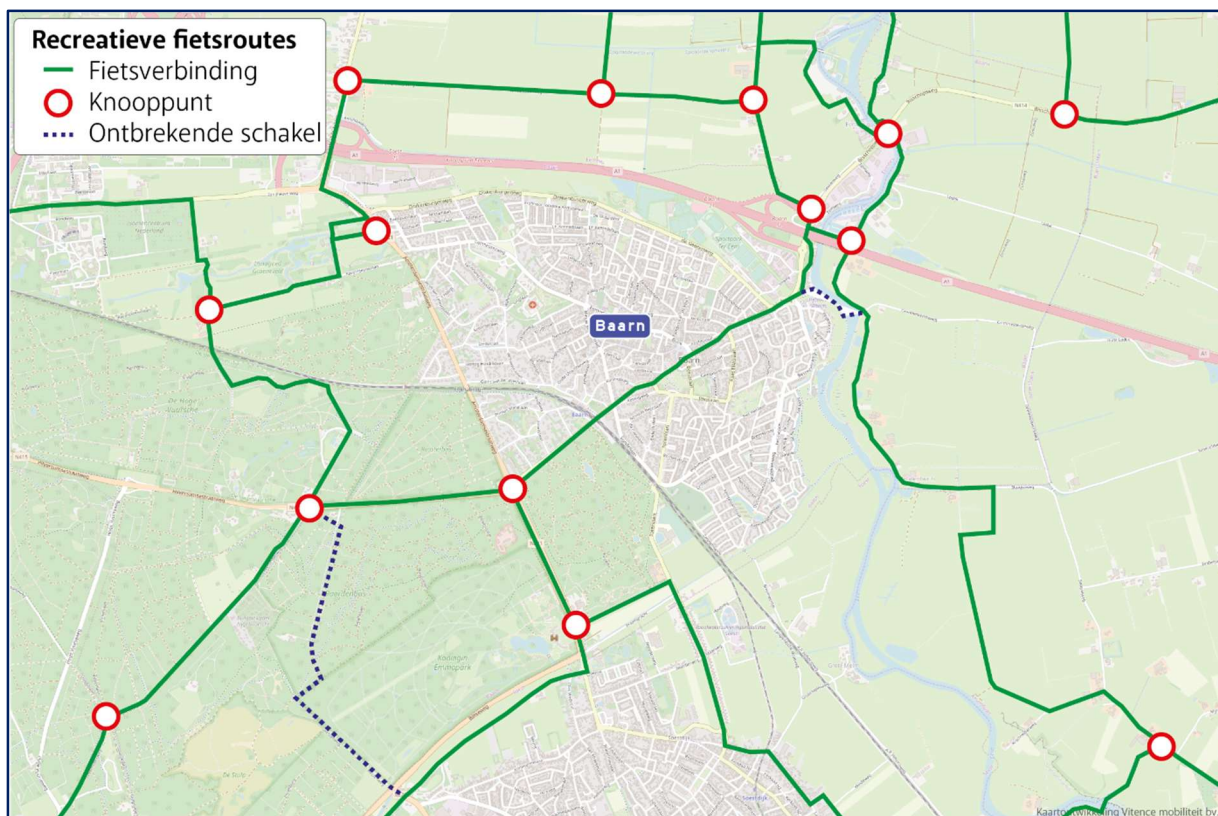


Regionale barrières zijn de A1, A27, knooppunt Hoevelaken en de Eem. Daar zijn extra passagepunten voor de fietsers nodig.

Deze snelfietsroutes moeten tevens geschikt zijn voor de speed-pedelec (breedte en boogstralen).

De grootste pendelstromen (woon-werkverkeer naar de regiokernen) lopen naar Amersfoort, Soest, Utrecht en Hilversum. Daarom hebben, vanuit Baarn gezien, de volgende doorgaande regionale snelfietsroutes prioriteit:

- o Amersfoort-noord – Baarn - Hilversum – Bussum;
- o Leusden - Amersfoort-centrum – Baarn - Hilversum – Bussum;
- o Baarn – Soest;
- o Bunschoten – Baarn – Soest - Den Dolder – Bilthoven – Utrecht Science Park.



### De recreatieve routes

De recreatieve routes zijn de routes die opgenomen zijn in het knooppuntensysteem. De aanpak voor verbetering ligt vooral op het vlak van een comfortabel wegdek en voldoende breedte. We stellen daarvoor een plan van aanpak op. We toetsen de benodigde breedte op het feitelijke gebruik van de routes en de te verwachte toename.

Meer gebruik van het openbaar vervoer draagt tevens bij aan meer duurzame mobiliteit. Dat is zeker het geval als de voertuigen duurzaam zijn (bijvoorbeeld elektrische bussen, railvervoer) en als het openbaar vervoer geen onnodige kilometers rijdt (geen lege bussen).

## 3.3 Openbaar vervoer

### Kernnet: ontwikkeling langere termijn

In de regio Utrecht komen nog 100.000 nieuwe woningen bij en in de regio Amersfoort 15.000 in de periode tot 2040. Dit heeft invloed op onze bereikbaarheid en de bereikbaarheid van de werkvoorzieningen buiten Baarn voor onze inwoners. Daarnaast moeten werkgevers hun werknemers van steeds verder halen ten gevolge van de krapte op de arbeidsmarkt. Daarom moet het openbaar vervoer een grotere rol gaan spelen.

*Voor het openbaar of collectief vervoer onderscheiden we twee doelgroepen. Dit zijn op de eerste plaats de vitale personen die zelfstandig het reguliere openbaar vervoer gebruiken, bijvoorbeeld om te gaan winkelen, werken of om onderwijs te volgen. Voor deze doelgroep gaan we uit van een (regionaal) kernnet. Daarnaast zijn er de personen die behoefte hebben aan vervoer van deur tot deur. Zij beschikken niet over een auto, kunnen geen auto meer rijden en/of hebben een beperking. Voor hen is aanvullend vervoer nodig. Dit noemen we de basismobiliteit. De basismobiliteit komt aan de orde in paragraaf 5.3.*

De provincie Utrecht heeft een regierol op het gebied van het openbaar vervoer. In deze paragraaf geven we onze visie op de mogelijke ontwikkeling van het kernnet voor



de langere termijn. De basis is de relatief sterke positie in het regionale spoorwegennetwerk. Die willen we versterken vooral op de belangrijke regionale pendelrelaties (> 10 km): Amersfoort-noord, Amersfoort-centrum, Utrecht Science Park, Utrecht-centrum en stationsgebied, Hilversum en Bunschoten. Vooral op de relaties Amersfoort-noord, Utrecht Science Park en Bunschoten is een verbetering van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer gewenst. We zien daartoe mogelijkheden door nieuwe rechtstreekse verbindingen tot stand te brengen in een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Het HOV bestaat, volgens onze visie (wensbeeld), op termijn uit lightrail of een hoogwaardige busverbinding:

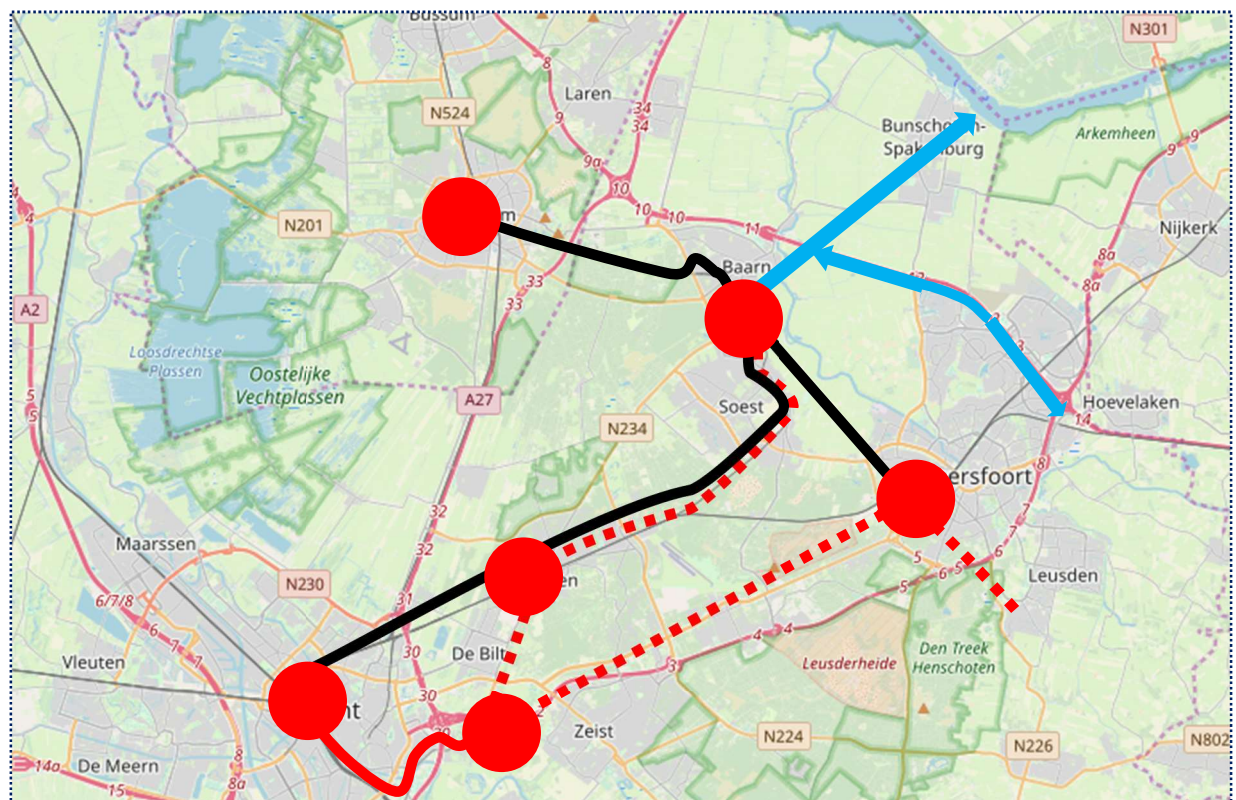
- het doortrekken van de Uithoflijn naar station Bilthoven of naar Amersfoort Centraal Station;
- met als optie om ook de verbinding Soest – USP om te zetten in lightrail met een

passeerstation ter plaatse van station Soestdijk in plaats van station Soest;

- en als tweede optie om een light-rail verbinding te realiseren tussen Amersfoort en Leusden.

In een dergelijke structuur wordt het oostelijk deel van de Provincie Utrecht beter verbonden met Utrecht Centraal (snelle treinverbinding, minder stations) en het Utrecht Science Park (light rail, Bilthoven is knooppunt). Lijn 272 (Bunschoten – USP) kan als HOV aansluiten op knooppunt Baarn.

Op de verbinding tussen Amersfoort en Amsterdam is het van belang dat er voldoende spoorcapaciteit beschikbaar zodat met een hoge frequentie gereden kan worden.



#### Wensbeeld regionaal openbaar vervoer Baarn



Regionaal knooppunt



Trein



Lightrail



HOV-bus, optie lightrail



HOV-bus

### Kernnet: ontwikkeling korte termijn

Vooraf voor het woon-werkverkeer is rechtstreekse busverbinding gewenst tussen Baarn station (via de werklocaties Baarn-noord en de nieuwe woonlocatie Baarnsche Zoom), over de A1 naar Amersfoort-noord en station Vathorst en/of Hoevelaken. De busverbindingen naar Bunschoten-Spakenburg – Baarn-noord kan ook een deel van de Baarnsche Zoom bedienen..

### OV-ketens



Baarn is via het spoorwegnetwerk goed te bereiken. Het voor- en natransport ligt lastiger naar de woon-, werklocaties en de toeristische bestemmingen. De voorgestelde rechtstreekse busverbinding naar Amersfoort-noord brengt daar verbetering in. De bus is dan tevens een terugvaloptie voor personen die fietsen vanaf het station bij slecht weer. Dat geldt ook voor de basismobiliteit in de vorm van een dorps taxi (paragraaf 5.3).

Op dit moment wordt voorzien in de OV-fiets en het station van Baarn wordt bediend door de NS-zonetaxi. Deze taxi rijdt van en naar het station tegen een vast tarief (maximaal vier personen). De NS-zonetaxi rijdt van de eerste tot en met de laatste trein.

De werklocaties liggen vanaf het station binnen fietsbereik. Om de vervoerketen te versterken voorziet een systeem van deelfietsen voor werknemers van bedrijven eveneens in het voor- en natransport. Het voordeel van de fiets is de flexibiliteit. Ditzelfde systeem van deelfietsen kan, vooral

in de weekenddagen, ingezet worden voor bezoekers van toeristische locaties. Het systeem moet dan laagdrempelig te gebruiken zijn door bezoekers. Het in gebruik nemen en betalen moet eenvoudig zijn. Tevens zijn bekendheid van het systeem en informatie over de beschikbaarheid succesfactoren.

Het station van Baarn moet bekend staan als mobiliteitshub waar verschillende vormen van aanvullend vervoer beschikbaar zijn: zonetaxi, deelfietsen, ov-fiets, dorps taxi, deelauto en lijnbus. Het is belangrijk om dit op te nemen in communicatie over en de marketing van de publiekstrekken en toeristische parels.



### 3.4 Kruispunten van netwerken

De verschillende netwerken kruisen elkaar. We passen de volgende type kruispunten toe:

| Kruispunt van |                                   | Type kruispunt                                                   |
|---------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Hoofdweg      | Hoofdweg                          | VRI<br>Ronde indien ook kwaliteitsroute fietsnetwerk             |
| Hoofdweg      | Overige wegen                     | Voorrangsweg<br>Voorrangspole<br>Middeneilanden<br>Eventueel VRI |
| Hoofdweg      | Fietsnetwerk (solitair fietspad)) | Middeneiland<br>Fietsronde<br>Eventueel VRI                      |

Verkeersregelininstallaties komen allen voor op kruisingen waarvan één of meerdere aansluitende wegen tot het hoofwegennet

behoren. Op kruispunten met verkeerslichten hanteren we de volgende uitgangspunten

| Streefwaarden voor verkeersregelininstallaties         |        |
|--------------------------------------------------------|--------|
| Maximum roodtijd na aanvraag                           | 90 s   |
| Gemiddelde wachttijd HOV-bus                           | < 10 s |
| W <sub>95</sub> plusroute fiets                        | < 30 s |
| W <sub>95</sub> overig fiets en voetganger             | < 60 s |
| Hoofdweg: kwaliteitseis op corridor: zie paragraaf 3.1 |        |

De verkeersregelingen worden fietsvriendelijk ontworpen.





## 4 Aantrekkelijk Baarn

### 4.1 Verblijfsgebieden

*Buiten het hoofdwegennet liggen de verblijfsgebieden. In deze gebieden is de maximum toegestane snelheid binnen de bebouwde kom 30 km/uur, buiten de bebouwde kom 60 km/uur en beperken we het doorgaande verkeer (sluipverkeer). Op kruispunten van straten binnen de verblijfsgebieden komen geen verkeerslichten voor tenzij het echt niet anders kan.*

Binnen de kern Baarn is er sprake van sluipverkeer als het autoverkeer zich van de ene hoofdweg naar de andere begeeft door een verblijfsgebied heen.

#### **Knelpuntdefinitie sluipverkeer**

*Er is overlast in de vorm van sluipverkeer als de omvang van het doorgaande verkeer gedurende minimaal 4 uur per dag, in de periodes 7-9 en 16-18 uur (maandag-vrijdag), meer dan 10% bedraagt van het verkeer dat het gebied in- of uitrijdt bij de aansluiting op het hoofdwegennet.*

Met het hanteren van deze definitie is het mogelijk om de mate van overlast te objectiveren en te prioriteren. Als overlast wordt vastgesteld, wordt in beeld gebracht of en welke maatregelen er mogelijk en haalbaar zijn om de overlast te verminderen. In onze visie op het hoofdwegennet (paragraaf 3.1) is onze strategie opgenomen.

Voor parkeervoorzieningen en wegen/straten buiten het hoofdwegennet binnen de bebouwde kom wordt open verharding het uitgangspunt. Daarbij maken we, indien nodig, gebruik van 'stille straatstenen'. Open verharding draagt bij aan het dorpsbeeld. Afwatering in de bodem is een vorm van klimaatadaptatie. Voor de fietsstroken en

fietsstraten van plusroutes van het fietsnetwerk zorgen we voor een duurzaam comfortabel wegdek.

Voor de wegen buiten de bebouwde kom maken we een afweging bij het uitvoeren van groot onderhoud: open verharding of asfalt. De keuze wordt medebepaald door de mate van gebruik door zwaar (landbouw)verkeer.

### 4.2 Parkeren en openbare ruimte

#### **Parkeeroverlast (overdag) woonomgeving**

Parkeeroverlast in de woonomgeving ten gevolge van wijk- of kernvreemd parkeren kan optreden rond het station, werklocaties, het centrumgebied, sportaccommodaties en (recreatieve) publiekstrekkers.

#### **Knelpuntdefinitie parkeeroverlast**

*Er is parkeeroverlast in de woonomgeving als gedurende minimaal 2 uur, in de periode 7-22 uur, op 2 dagen van de week de bezetting meer dan 85% bedraagt en minimaal 15% van de parkeercapaciteit wordt ingenomen door wijkvreemd verkeer.*



Door het toepassen van deze definitie is het mogelijk om de mate van overlast te objectiveren en te prioriteren. Als overlast wordt vastgesteld, wordt in beeld gebracht of en welke maatregelen er mogelijk en haalbaar zijn om de overlast te verminderen.

Zoekrichtingen zijn:

- o overleg met bedrijven en sportverenigingen in de directe omgeving en afspraken maken over het parkeergedrag;
- o elders parkeercapaciteit uitbreiden;
- o het invoeren van een vorm van parkeerregulering (parkeerschijfzone, parkeren voor vergunninghouders).

### Hoge parkeerdruk (avond en nacht) woonomgeving

Het autobezit in Baarn bedraagt ongeveer 1,1 personenauto per huishouden.

Parkeervoorzieningen, loopvoorzieningen, groen- en speelvoorzieningen hebben allemaal ruimte nodig. Parkeren neemt vaak een groot aandeel van het ruimtebeslag voor zijn rekening. Dit gaat ten koste gaan van de overige functies. Vooral voor jonge kinderen zijn ontplooiings- en beweegmogelijkheden in de woonomgeving van belang. Een hoge parkeerdruk, ten gevolge van het autobezit van bewoners, betekent dan ook niet automatisch dat de parkeercapaciteit uitgebreid moet worden.

#### ***Knelpuntdefinitie parkeerdruk auto's woonomgeving***

*Er is een hoge parkeerdruk in de woonomgeving als in de avond- of nachturen de bezetting meer dan 95% bedraagt in een gebied van 150 x 150 m en het parkeeraanbod kleiner is dan 1 parkeerplaats per woning.*

De gebieden met de hoogste parkeerdruk en het laagste parkeeraanbod zijn de grootste knelpunten. Uitbreiding van het parkeeraanbod overwegen we uitsluitend als de groenvoorzieningen, de loopruimte en het speelaanbod in de directe omgeving op een voldoende niveau is en blijft. Tevens moet er

draagvlak zijn bij de betrokken bewoners en moet het uiteraard ruimtelijk mogelijk en betaalbaar zijn. Tevens beoordelen we altijd eerst, volgens de systematiek van de duurzaamheidsladder, of andere maatregelen het parkeerprobleem verlichten zoals:

- o optimaler gebruik van parkeervoorzieningen op eigen erf;
- o efficiënter gebruik van de aanwezige parkeercapaciteit;
- o eenrichtingsverkeer;
- o gebruik van deelauto's.

Voor een goede afweging en

knelpuntbeoordeling is nader inzicht nodig in de parkeerdruk in onze gemeente.

### Hoge parkeerdruk bedrijventerreinen en sportaccommodaties

#### ***Knelpuntdefinitie parkeerdruk auto's bedrijventerreinen en sportaccommodaties***

*Er is een hoge parkeerdruk als de bezetting van de daartoe bedoelde parkeervoorzieningen tijdens de bedrijfs- en gebruiksuren regelmatig hoger is dan 95%.*



We lossen de knelpunten in dergelijke situaties niet op door het parkeeraanbod uit te breiden. Ook in deze situaties passen we de duurzaamheidsladder toe. We treden in overleg met bedrijven en sportverenigingen over de wijze waarop het autogebruik kan worden verminderd en/of parkeercapaciteit beter kan worden benut. Tevens zijn een parkeergedragscode en/of parkeerregulering in de directe woonomgeving opties. De invoering van parkeerregulering zien we als

laatste optie en slechts gedurende een beperkt aantal uren van de dag.

### Bedrijfsbusjes in de woonwijken

#### ***Knelpuntdefinitie parkeren bedrijfsbusjes in woonwijken***

*Er is woonhinder door geparkeerde bedrijfsbusjes als op minder dan 3,0 meter vanuit de gevel er frequent geparkeerd wordt door voertuigen met een hoogte van meer dan 2,0 meter.*



Er worden steeds meer bedrijfsbusjes geparkeerd in de woonomgeving. De APV geeft in principe voldoende houvast om probleemsituaties aan te pakken. In de vastgestelde APV is parkeren van grote voertuigen (langer dan 6 m, hoger dan 2,4 m) tussen 18 en 8 uur niet toegestaan. Voor hinderlijk parkeren van bedrijfsbusjes is dan een aanscherping nodig. Tevens is het mogelijk om bord E8 van het RVV toe te passen.

Geparkeerde hoge voertuigen kunnen het uitzicht belemmeren op straathoeken, voor uitritten en vanaf parkeervakken. Voor dergelijke verkeersveiligheidsknelpunten bestaat geen uniforme aanpak. Het gaat om maatwerk per situatie om tot een oplossing te komen, waarbij tevens hoort dat er voor het parkeren van hoge voertuigen een goed alternatief is.

### Toegankelijkheid voetgangers en hulpdiensten

Foutgeparkeerde auto's mogen geen belemmeringen opleveren voor de toegankelijkheid voor voetgangers en de hulpdiensten. We brengen eventuele knelpunten periodiek in beeld in samenwerking met de hulpdiensten, de Stichting Gehandicaptenbelangen Baarn, de Seniorenraad, Sociaal Baarn en de basisscholen.

### Toeristische locaties

Rond toeristische locaties en publiekstrekkingen kan parkeeroverlast ontstaan gedurende piekmomenten. Voor het vaststellen van overlast wordt de knelpuntdefinitie(s) toegepast. Zoekrichtingen voor eventueel benodigde maatregelen zijn:

- o handhaving: vaak is er wel voldoende parkeerruimte op wat grotere afstand, maar wordt deze niet optimaal gebruikt. Handhaving is vooral nodig op locaties waar het parkeren hinder oplevert voor het langzame verkeer, de natuur wordt beschadigd of de toegankelijkheid voor de brandweer wordt belemmerd;
- o parkeerverbodszone;
- o parkeerverwijzing: op locaties met een forse toeloop zoals Lage Vuursche is een dynamische parkeerverwijzing te overwegen naar grote parkeerterreinen in combinatie met overloopterreinen op enige afstand;
- o parkeerregulering in de woonomgeving.

We brengen periodiek de parkeeroverlast in beeld in samenwerking met Staatsbosbeheer, exploitanten van recreatie- en horecavoorzieningen en bewonersorganisaties.



### 4.3 Verkeersveiligheid

*Het **Nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030)** beschrijft een vernieuwde visie op verkeersveiligheid. Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamenlijk in op een meer 'risico-gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Voor de werkwijze op het gebied van verkeersveiligheid zijn integraliteit, structurele aanpak, verbondenheid (samenwerken) en monitoring sleutelbegrippen.*

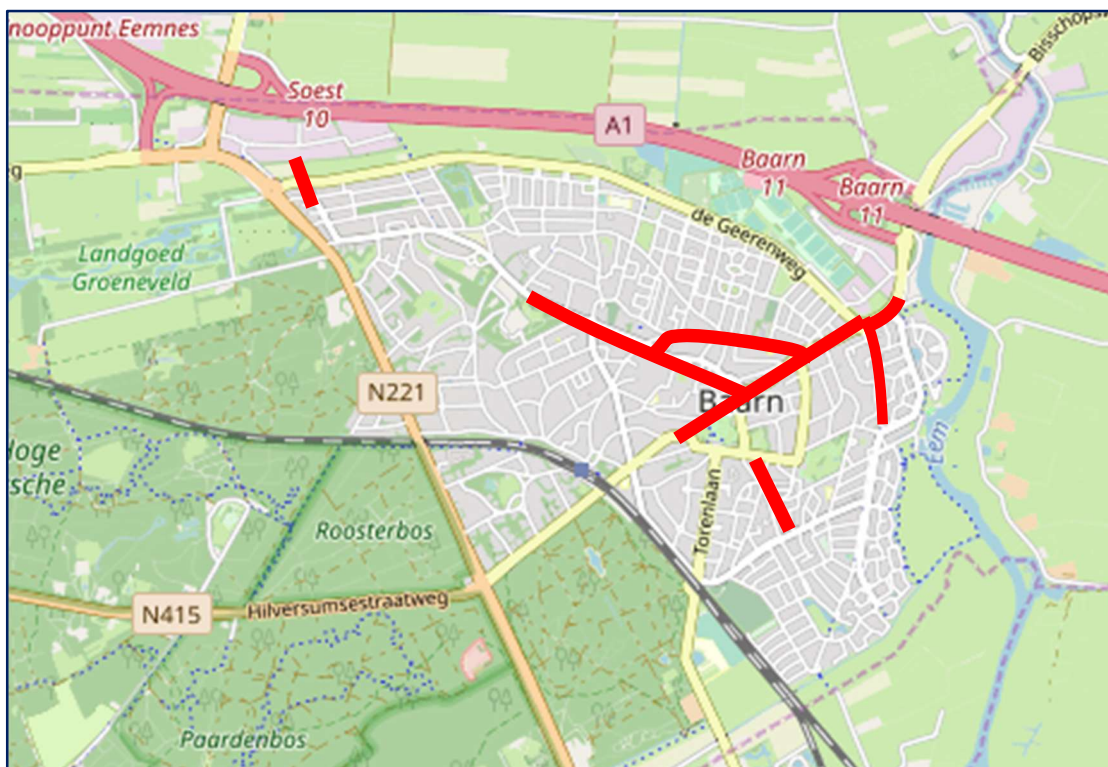
#### Duurzaam veilig

We zorgen voor een duurzaam veilige infrastructuur:

- o De maximumsnelheid is overal 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom met uitzondering op het hoofdwegennet.
- o Het hoofdwegennet is voorzien van fietspaden met voldoende breedte.
- o Oversteekvoorzieningen op wegen/straten met een intensiteit > 4.000 mvt/etmaal.
- o De verblijfsgebieden worden ingericht in overeenstemming met de functie en het gewenste gedrag.
- o Schoolzones rond de basisscholen.
- o Speciale aandacht en voorzieningen voor kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers, scholieren (per fiets en lopend), ouderen en verkeersdeelnemers met een lichamelijke functiebeperking. Op kruispunten (en uitritten) wordt het uitzicht niet belemmerd door groenvoorzieningen of objecten.
- o Op rotondes binnen de bebouwde kom heeft de fietser voorrang.
- o Vanwege het risico van schijnveiligheid wordt terughoudend omgegaan met zebra's. Uitzonderingssituaties zijn locaties met veel voetgangers waar het autoverkeer een lage snelheid (op maximaal één rijstrook) en een uitstekende zichtbaarheid heeft. Ook rotondes (met één rijstrook) worden voorzien van een zebra.



## Verkeersongevallenconcentraties



Verkeersongevallenconcentraties

De meeste ongevallenlocaties liggen in gebieden die bij het hoofdwegennet (paragraaf 3.1) benoemd zijn als transformatiegebied en op delen van het hoofdwegennet richting rond het centrumgebied. Voor deze locaties beoordelen we of er op korte termijn eenvoudige verbeteringen mogelijk zijn. De structurele aanpak gaat onderdeel uitmaken van de transformatieaanpak. Voor de locaties buiten de transformatiegebieden onderzoeken we de mogelijkheden voor structurele verbeteringen.

### Risico-gestuurde aanpak

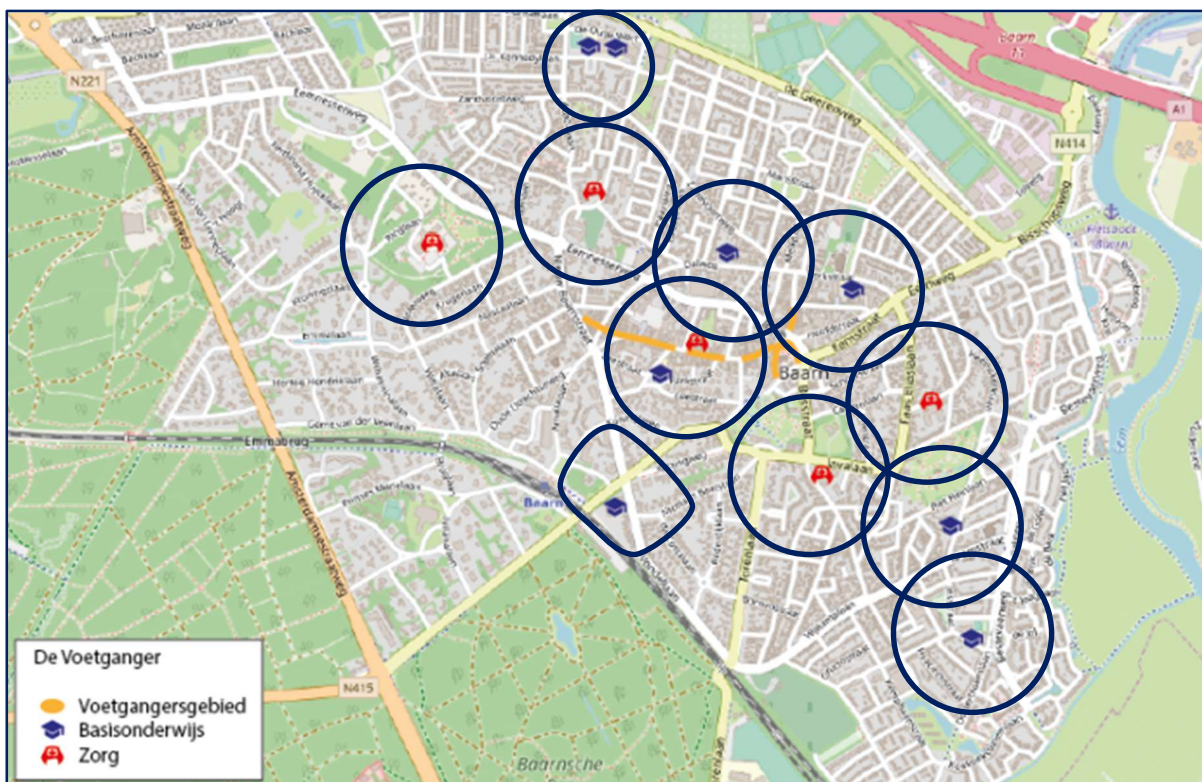
We richten ons niet alleen op locaties waar ongevallen plaatsvinden maar zetten ook in op een risico-gestuurde aanpak (preventie) in combinatie met de klachten over de verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersonveiligheid). We gaan de locaties in beeld brengen met een verhoogd risico en beoordelen of er maatregelen op het gebied van duurzaam veilig nodig zijn (risico-gestuurde aanpak). We sluiten daarbij aan op de aanpak van de Provincie. We richten ons vooral op de omgeving van scholen, voorzieningen, de plusroutes van het fietsnetwerk en looproutes die frequent worden gebruikt door personen met een beperking.

### Kwetsbare verkeersdeelnemers en speerpunten

Speciale aandacht bij het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers gaan we geven aan de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals schoolgaande kinderen, jeugd, ouderen en fietsers. Dit geldt ook voor een aantal

thematische speerpunten zoals het gebruik van de e-fiets door ouderen en eenzijdige ongevallen met fietsers. We sluiten hierbij aan bij de acties (educatie en training) van de Provincie Utrecht en Veilig Verkeer Nederland.

### Zorg- en onderwijsvoorzieningen



**Zones rondom voorzieningen met speciale aandacht voor verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en toegankelijkheid**

De verbindingen naar de scholen voor het voortgezet onderwijs maken onderdeel uit van het fietsnetwerk (plusroutes).

niet altijd mogelijk. Ook communiceren we in probleemsituaties over het parkeergedrag met de ouders.

Voor het basisonderwijs richten we ons vooral op:

- o de looproutes in een gebied van 200 m rondom de basisscholen;
- o het parkeergedrag: het halen en brengen per auto mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid rondom de schoolingang. Indien nodig geven we prioriteit en ruimte aan het langzame verkeer en is het parkeren voor de deur

De analyse van de verkeersveiligheid rondom de basisscholen wordt onderdeel van de risico-gestuurde aanpak.

#### Snelheidsgedrag

De ernst van een ongeval neemt meer dan evenredig toe met de snelheid en het gewicht van een betrokken voertuig. Er komen steeds meer elektrische auto's die zwaarder zijn dan de brandstofauto's. Dat heeft vooral een

grote impact op het langzame verkeer. Daarom is snelheidsbeheersing een belangrijk aspect van de verkeersveiligheid.

### ***Knelpuntdefinitie snelheidsgedrag***

*Er is een knelpunt op het gebied van snelheidsgedrag als gedurende minimaal 10 uur per week, in de periode 7-19 uur, minimaal 15% van de weggebruikers de maximumsnelheid overschrijdt.*

We willen meer grip krijgen op het snelheidsgedrag op basis van monitorgegevens en de risico's die we inschatten voor het langzame verkeer. Dat kan leiden tot infrastructurele maatregelen, gerichte handhaving of cameracontrole.

We zetten tevens snelheidsmeters in waarbij goed gedrag beloond wordt. Een voorbeeld hiervan is de snelheidsmeterspaarpot (Provincie Noord-Brabant, Helmond). Voor iedere correcte snelheidspassage wordt de spaarpot gevuld door de wegbeheerder of de Provincie met enkele centen. Het geld wordt gebruikt voor een goed doel in de wijk.

### **Handhaving**

De handhavingsinzet is altijd beperkt en dat vergt dat er keuzes gemaakt moeten worden. Voor de handhavingsinzet en –methodiek (mens of elektronica) maken we onderscheid tussen het hoofdwegennet, de verblijfsgebieden en specifieke routes die van belang zijn voor kwetsbare verkeersdeelnemers (fiets, voetganger, schoolgaande jeugd en ouderen).

Wat ons betreft wordt prioriteit gegeven aan de handhaving van snelheidsovertredingen in de omgeving waar dit ernstige gevolgen heeft voor het langzame verkeer en de kwetsbare verkeersdeelnemers. We willen met de politie periodiek afspraken maken over de prioriteiten en de uitvoering van een halfjaarlijks handhavingsprogramma.





## 5 Gastvrij Baarn

### 5.1 Centrumgebied Baarn

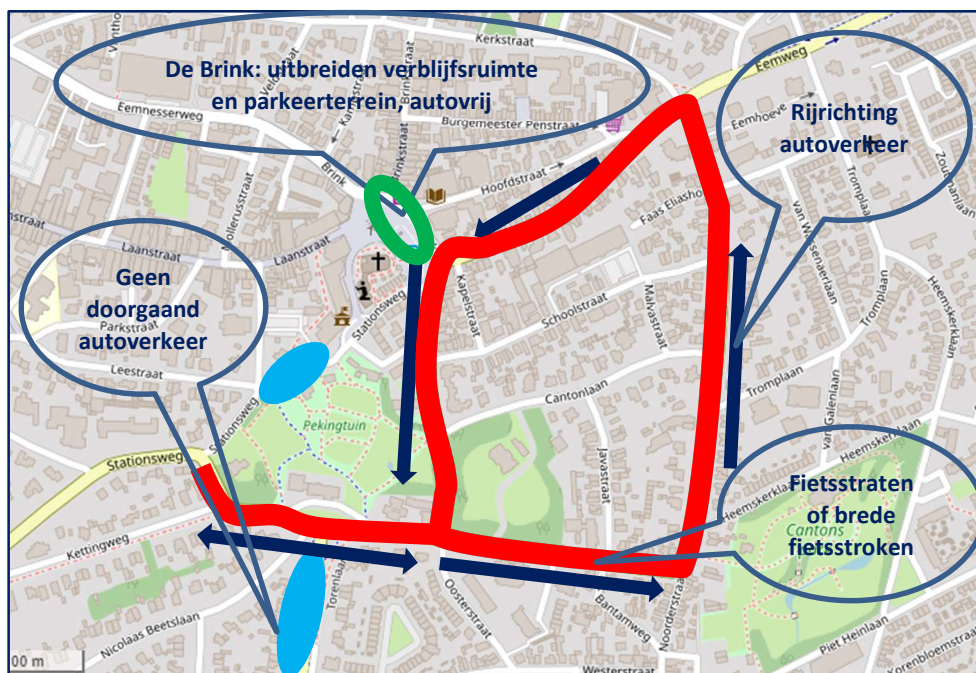
Voor bezoekers van het centrumgebied bieden we voor alle vervoerwijzen een goede bereikbaarheid:

Voor personen die lopen zijn de looproutes vanuit de wijken van belang en de loopverbindingen vanaf het station en de OV-haltes. Voor deze verbindingen checken we de beschikbare looproutes op de gewenste kwaliteit tot een afstand van 1 km. De kwaliteitsaspecten zijn: goede staat van onderhoud, obstakelvrije breedte van minimaal 1,5 meter, vrij van overhangend groen, goede oversteekvoorzieningen, verlichting.

Voor personen die fietsen zijn de directe en comfortabele fietsvoorzieningen nodig vanuit de wijken, de plusroutes (paragraaf 3.2). Tevens is het veilig stallen van de fiets belangrijk.

Voor automobilisten zijn duidelijke parkeerroutes van belang. Het is belangrijk dat de parkeervoorzieningen voor de bezoekers niet ingenomen worden door langparkeerders (werknemers). Als de parkeercapaciteit daardoor toch te kort schiet is uitbreiding van de parkeerschijfzone nodig. Er moeten ook parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers die langer parkeren (bijvoorbeeld toeristen en horecabezoekers).

*We vergroten de aantrekkelijkheid van het centrumgebied. Een belangrijke voorwaarde daarvoor is het verminderen van het doorgaande verkeer door het centrumgebied (paragraaf 3.1). We bereiken dit door een combinatie van maatregelen: verkeerscirculatie wijzigen, herinrichting en een goede verdeling van de parkeervoorzieningen.*



Voorbeeld voor het weren van doorgaand verkeer in het centrumgebied en meer ruimte voor de fiets

## 5.2 Toeristische parels

De toeristische parels en publiekstrekker zijn:

- Paleis Soestdijk;
- Kasteel Groeneveld;
- Lage Vuursche;
- Centrumgebied.



In de bereikbaarheid van de toeristische parels wordt als volgt voorzien:

- aantrekkelijke looproutes (onderdeel van een recreatieve verbindingen) met bewegwijzering vanaf het station naar Paleis Soestdijk, Kasteel Groeneveld en het centrumgebied;
- aangesloten op het fietsnetwerk van plusroutes;
- overstapmogelijkheden vanaf het station: deelfiets en dorptaxi (paragraaf 5.3);
- voldoende parkeervoorzieningen voor auto's en stallingsvoorzieningen voor fietsers;
- oplaadmogelijkheden voor elektrische auto's en fietsen.
- voor grote evenementen kunnen eisen worden gesteld aan mobiliteitsvoorzieningen, bijvoorbeeld een pendeldienst vanaf het station.

## 5.3 Inclusieve mobiliteit

*In een maatschappij waarin iedereen mee moet kunnen doen is de beschikbaarheid van mobiliteit belangrijk. Voor deze mobiliteitsopgave zijn twee doelgroepen te onderscheiden: personen met een beperking en 'mobiliteitsarmen'. Mobiliteitsarmen zijn personen die niet over een auto kunnen of willen beschikken. Voor personen met een beperking is toegankelijkheid essentieel en voor mobiliteitsarmen is dat een vorm van basismobiliteit (de mogelijkheid om vervoerd te worden).*

### Toegankelijkheid

Een goede toegankelijkheid hoort bij een gastvrije gemeente. Voor personen met een beperking is dit van toepassing op de infrastructuur (lopen, rollator, scootmobiel, rolstoel), het openbaar vervoer (toegankelijkheid, service), het parkeren (maatvoering, loopafstanden) en het verkeersmanagement (oversteken bij verkeerslichten).

Uniformiteit in de aanpak is belangrijk. Er is een samenhang met de regels voor uitstallingen (obstakelvrije routes) en het parkeren van fietsen. Als beheerder van de openbare ruimte heeft de gemeente een regierol op het gebied van toegankelijkheid. Voor een zelfstandige deelname aan het verkeer zijn de volgende voorzieningen nodig:

- voldoende obstakelvrije trottoirbreedte (minimaal 1,50 meter, streefwaarde 1,80 meter, (paragraaf 2.3);
- obstakelvrije routes: handhaving op foutparkeren, geen blokkades door gestalde fietsen of straatmeubilair en het limiteren van de uitstallingen (inclusief handhaving);
- trottoirverlagingen bij kruispunten en oversteekplaatsen;
- toegankelijkheid van het openbaar vervoer (naar de halte, van de halte naar het voertuig, en in het voertuig);
- oversteekvoorzieningen: op wegen/straten met een intensiteit groter dan 4.000 mvt/etmaal;

- o parkeerplaatsen voor gehandicapten (aantal en voldoende breed) gedifferentieerd naar verschillende locaties afhankelijk van de aanwezige functies;
- o gidslijnen voor visueel gehandicapten;
- o akoestische signalen bij verkeerslichten; Daar waar dit overlast oplevert voor de woonomgeving gaat dit op aanvraag plaatsvinden (drukknop of app);
- o het toepassen van digitale ondersteuning. We gaan met de belangenorganisaties in beeld brengen welke toepassingen voor Baarn nuttig zijn en versneld tot extra resultaten leiden.

Deze kwaliteitseisen hanteren we altijd bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden zodat de nieuwe situatie voldoet aan de eisen van toegankelijkheid.

De inzet van een platform van ervaringsdeskundigen een succesfactor te zijn. In Baarn ligt het continueren van de samenwerking met de Stichting Gehandicaptenbelangen Baarn en de Seniorenraad voor de hand. We gaan samen met deze organisaties een plan van aanpak opstellen voor het verbeteren van de toegankelijkheid.

*Met het plan van aanpak hebben we een overzicht van de knelpunten en de mogelijke oplossingen. Dat zegt nog niets over de termijn waarop een knelpunt opgelost kan worden. Daarom nemen we ook prioriteiten op voor gebieden, routes, locaties en onderhoud. We maken onderscheid tussen knelpunten die op korte termijn te verbeteren zijn en knelpunten die pas op de lange termijn opgelost kunnen worden. Tevens kijken we naar de financiële en technische haalbaarheid. Het plan van aanpak geeft daarmee een doorkijk naar de mogelijke uitvoering over een langere periode.*

*Voorbeeld van een knelpunt toegankelijkheid: In een straat met monumentale bomen is op één locatie onvoldoende doorgang voor de voetganger. We kunnen dit knelpunt op korte termijn oplossen door ter plaatse een parkeervak om te zetten in trottoirruimte.*

## Basismobiliteit

De groep van personen die niet meer zelfstandig kunnen of willen reizen wordt groter. Voor hen voldoet het reguliere openbaar vervoer niet. Zij hebben behoefte aan service en vervoer van deur tot deur. Het gaat niet om snelheid maar vooral om beschikbaarheid. Het gaat dan om vervoer binnen onze gemeente (ook in de avonduren) en naar enkele locaties daarbuiten zoals de huisartsenpost in Blaricum en het ziekenhuis Meander in Amersfoort.

We willen een toekomstbestendig systeem voor onze gemeente. We zoeken de oplossing in de richting van een elektrische 'dorpstaxi/dorpsbus' waarbij we het volgende betrekken:

- o de combinatiemogelijkheden met het doelgroepenvervoer (zorg, onderwijs);
- o het voor- en natransport naar en van het station;
- o een vervoerbudget voor specifieke doelgroepen;
- o Mobility as a Service: boeken, betalen en gebruiken van mobiliteit van deur tot deur. De resultaten van de landelijke pilots op dit terrein (Noord-Nederland en Twente) leveren voor Baarn mogelijke toepassingen;
- o opties met en zonder vrijwilligers;
- o de vernieuwing van het doelgroepenvervoer en AOV dat mogelijkheden biedt voor pilots op het gebied van aanvullend openbaar vervoer & sociaal-recreatief Wmo-vervoer;
- o de opzet en de ervaringen met de Seniorenbus in Baarn en projecten zoals ANWB-Automaatje in andere gemeenten.

Als eerste stap is het belangrijk om nader inzicht te hebben in de mate van behoefte bij onze bewoners en de potentie van het vervoer naar de (toeristische) publiekstrekkers.





# 6 Mobiliteitsagenda

## 6.1 Keuzes maken

Het is niet per definitie zo dat al onze ambities behaald gaan worden. Keuzes zijn noodzakelijk en uiteindelijk kiezen we voor de beste aanpak op basis van de volgende invalshoeken:

- o De mate waarin aan de ambities en uitgangspunten wordt voldaan.
- o De uitvoerbaarheid (financieel, technisch, fasering, handhaving).
- o De bereidheid van andere partijen (zoals de Provincie Utrecht, ondernemers, organisatie) om samen te werken.
- o Het draagvlak (maatschappelijk, bestuurlijk).

We zien het als een opgave om zo veel mogelijk ambities met elkaar te verenigen. Daar waar het onvermijdbaar is, moeten heldere keuzes gemaakt worden. Deze keuzes worden onder andere zichtbaar in de Mobiliteitsagenda. Daarbij verdienen oplossingen die bijdragen aan meerdere doelen de voorkeur.

## 6.2 Van PARTicipatie naar PARTnerschap

De gemeente is niet meer dé speler die alles bepaalt en organiseert maar één van de spelers in het veld. Vraagstukken op het gebied van mobiliteit worden al snel bij de overheid neergelegd terwijl de burger of ondernemer mogelijk door het wijzigen van het eigen gedrag de sleutel tot de oplossing heeft. Mobiliteitsbeleid en mobiliteitsoplossingen vergen samenwerking. De gemeente heeft uiteraard haar verantwoordelijkheden en rol, maar samen is meer en sneller te bereiken.

Het accent moet verschuiven naar het mobiliseren van de kracht en de kennis uit de

samenleving en het bedrijfsleven (innovatief burgerschap). Een vroegtijdige betrokkenheid van het bedrijfsleven maakt het mogelijk om voorstellen te ontwikkelen waar partijen zich aan conformeren en waaraan zij mede uitwerking gaan geven.

## 6.3 Uitvoering: dynamisch proces

De Mobiliteitsvisie wordt niet in zijn geheel op korte termijn gerealiseerd. Met de aanpassing van de infrastructuur is namelijk veel geld gemoeid. Prioriteiten zijn niet zo simpel te stellen. Realisatiemogelijkheden hangen ook af van cofinanciering, samenwerking en werk met werk maken (groot onderhoud, ontwikkelingen, projecten).

Diverse projecten zijn complex wat betreft de uitvoeringskeuze, de financiering, het draagvlak en de besluitvorming. Voor die projecten is het nodig om eerst een verkenning uit te voeren. Dat doen we samen met belanghebbenden (zoals ondernemers en de Fietzersbond). Met een verkenning krijgen we scherper in beeld wat de beste aanpak is en wat de kosten en financieringsmogelijkheden zijn. Daarna wordt pas een besluit genomen of en hoe een dergelijk project (inclusief de financiën) wordt uitgevoerd. Dat betekent ook dat er (vooraf) geïnvesteerd moet worden in planontwikkeling.

In het algemeen geldt dat we 'slim' moeten investeren. We moeten het onderhoud integraal aanpakken én aangrijpen om onze mobiliteitsdoelstellingen erin te verwerken. Dat wil zeggen: de straat of weg niet terugleggen in de oorspronkelijke staat, maar aanpassen aan de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie. Dat kan betekenen dat er extra budget nodig is bovenop het onderhoud, maar dat is niet per definitie zo. In ieder geval is tweemaal aanpakken van een straat of weg vele malen duurder dan integraal

in één keer. Dat geldt ook voor herontwikkeling en herinrichting.

Op vervangingsmomenten moeten we altijd nieuwe afwegingen maken, bijvoorbeeld verkeerslichten terugplaatsen of het kruispunt anders inrichten. We moeten aansluiten en anticiperen op subsidiemogelijkheden, de mogelijkheden tot cofinanciering breed verkennen, tot en met Europese programma's en programma's van andere beleidsvelden zoals economie, innovatie en duurzaamheid.

De Mobiliteitsagenda moet jaarlijks worden vertaald in een voortschrijdend actie- en uitvoeringsprogramma (doorkijk 1-4 jaar).

## 6.4 Organisatie en werkwijze

Deze Mobiliteitsvisie omvat een groot aantal opgaven voor de komende jaren. Niet alles kan tegelijk. Dat is niet mogelijk, maar het hoeft ook niet. Belangrijk is om consequent de principes van de Mobiliteitsvisie toe te passen. Het tempo van uitvoering is mede afhankelijk van de beschikbare middelen (financiën en personele capaciteit). Zo is het vinden van financiële dekking en partners voor een aantal projecten al een project op zich. Om de Mobiliteitsvisie daadwerkelijk een impuls te geven en daarmee ook de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en het fietsklimaat, is het volgende essentieel en voorwaardenscheppend:

1. **Sturing:** één verantwoordelijke voor de afstemming over het onderhoud, voor het in beeld brengen en benutten van (financiële) kansen en voor het periodiek aanpassen van het programma aan de actualiteit.
2. Een jaarlijks **werkprogramma**, dat financieel gedekt is, met een doorkijk naar de drie volgende jaren.
3. Afstemming met **groot onderhoud** en budget indien dat nodig is om aanpassingen in het wegprofiel gelijktijdig en dus kostenefficiënt te

realiseren. Dit geldt ook voor wegmeubilair zoals verlichting van fietspaden.

4. Een **projectmatige** aanpak voor de grote projecten: eerst een verkenning waarin in beeld wordt gebracht wat de meest haalbare variant is, wat de kosten zijn en de mogelijke financiële dekking. De verkenning wordt voorafgegaan door een Startnotitie die door het bestuur wordt vastgesteld. In de Startnotitie zijn het doel, de planning, de werkwijze, de participatie en het benodigde budget voor de verkenning opgenomen. Op basis van de resultaten van de verkenning kan een besluit worden genomen over de voorkeursvariant en de financiële programmering binnen de gemeentelijke begroting.
5. **Vooruit werken** zodat er projecten 'op de plank' klaarliggen waarmee snel wordt ingespeeld op financiële mogelijkheden (bijvoorbeeld subsidies).
6. **Samenwerking en participatie** per project organiseren.
7. Een **jaarlijks budget** voor 'kleine' projecten, de verkenningen en onderzoek. De hoogte van het budget is sterk bepalend voor de omvang en het tempo van de uitvoering.
8. Jaarlijks '**sparen**' (geld reserveren in mobiliteitsfonds) voor de toekomstige grootschalige ingrepen (vooral voor de fietsinfrastructuur en de basismobiliteit).
9. In beeld brengen van de mogelijkheden voor cofinanciering en subsidies op het gebied van infrastructuur, economische ontwikkeling, milieu en duurzaamheid, verkeersveiligheid, Europese programma's.
10. **Monitoring** gebruiken we voor verschillende doeleinden:
  - het vaststellen van effecten van bepaalde maatregelen;
  - als ondersteuning bij beleidsbeslissingen;
  - data beschikbaar stellen als bron voor serviceverlening (door marktpartijen) naar

de gebruikers (bezoekers, bedrijven, werknemers);

- voor het vaststellen van knelpunten op het gebied van leefbaarheid, parkeerdruk en parkeeroverlast;
- het in beeld houden van ontwikkelingen en trends om indien nodig bij te sturen;
- het in beeld houden of de verschillende onderdelen van de visie tot stand kunnen worden gebracht. Omdat we niet alles zelf in de hand hebben, kunnen zaken anders lopen dan wij wensen. In dat geval beoordelen we of we onze ambities op een andere wijze tot stand kunnen brengen. Deze beoordeling is periodiek nodig (iedere 2 à 3 jaar).

## 6.5 De speerpunten

Er moet veel gebeuren om onze Mobiliteitsvisie tot uitvoering te brengen. Het tempo zal mede afhangen van onze financiële mogelijkheden, cofinanciering en subsidies. Met deze Mobiliteitsvisie kunnen we gemakkelijker op kansen inspelen. Maar niet alles kost extra geld. Het is ook een kwestie van de dingen die wel al doen, anders te doen. Dat geldt vooral voor de aanpak van de infrastructuur die we combineren met groot onderhoud. We leggen de infrastructuur niet op dezelfde wijze terug maar passen onze nieuwe uitgangspunten toe.

### **Speerpunten**

*Binnen de Mobiliteitsagenda (paragraaf 6.6) gaan we in ieder geval als eerste aan de slag met de volgende speerpunten:*

- *Duurzame mobiliteit, vooral 'meer fietsen'.*
- *Monitoring om een goed beeld te krijgen van knelpunten op het gebied van leefbaarheid, parkeren en doorgaand verkeer.*
- *Het aantrekkelijker inrichten van het centrumgebied.*
- *Het verbeteren van het fietsnetwerk zoals de recreatieve fietsroute langs de Eem en de fietsroute vanaf het station en het centrumgebied naar de Baarnsche Zoom.*

Jaarlijks maken we een bedrag van € 200.000,- vrij ('mobiliteitsvoorziening') voor de uitvoering van de Mobiliteitsagenda (paragraaf 6.6). We stellen daar jaarlijks een uitvoeringsprogramma voor op, waarover de gemeenteraad wordt geïnformeerd. De jaarlijkse financiële reservering benutten we tevens voor het verwerven van subsidies en cofinanciering. De beschikbaarheid van eigen financiële middelen is een voorwaarde voor het kunnen genereren van cofinanciering en subsidies.

De extra in te zetten financiële middelen zijn beperkt ten opzichte van de ambities die we in deze Mobiliteitsvisie hebben opgenomen. Daarom geven we prioriteit aan de volgende projecten, voor zover het infrastructuur betreft:

- gelijktijdige aanpak met de uitvoering van het meerjarig onderhoudsprogramma wegen (MJOP);
- gelijktijdige aanpak met de uitvoering van ruimtelijke projecten zoals de Baarnsche Zoom;
- projecten waarvoor we subsidie kunnen verwerven, vooral op het gebied van fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid;
- projecten die we integraal kunnen uitvoeren in samenhang met andere beleidsvelden en andere (provinciale, nationale en Europese) programma's, bijvoorbeeld op het gebied van economie en duurzaamheid. Een voorbeeld is het Masterplan centrumgebied;
- monitoring, omdat een goede monitoring nader inzicht geeft in de te stellen prioriteiten en uiteindelijk ook werk bespaart door het kennen van de feiten.

Voor het fietsnetwerk maken we een eerste uitwerking in de vorm van een projectenkaart. Op deze projectenkaart wordt aangegeven welke maatregelen op de diverse routes en onderdelen daarvan nodig zijn. Vervolgens worden de onderdelen gelabeld die we in het kader van het MJOP kunnen uitvoeren. Vervolgens gaan we aan de slag met de onderdelen die we met de minste middelen kunnen realiseren. Dat zullen vooral de onderdelen zijn waar slechts een eenvoudige herindeling van het bestaande profiel nodig is. Voor de overige onderdelen



(vooral fietspaden) maken we een faseringsplan, overleggen we over de subsidiemogelijkheden. Jaarlijks rapporteren we de gemeenteraad over de resterende opgave op het gebied van de fietsinfrastructuur aangevuld met de voorgang en de resterende opgave van de rest van de Mobiliteitsagenda. Daarbij rapporteren we ook over de concrete subsidiemogelijkheden.

## 6.6 De Mobiliteitsagenda

| Duurzaam Baarn |                                                                  |                                                                                    |
|----------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|                | Omschrijving                                                     | Samenwerking met                                                                   |
| D01            | Knelpunteninventarisatie beschikbare loopruimte                  |                                                                                    |
| D02            | Aanpak knelpunten loopruimte                                     | Stichting Gehandicaptenbelangen Baarn, de Seniorenraad, Sociaal Baarn              |
| D03            | Knooppuntennetwerk wandelroutes                                  | Ondernemers en exploitanten, Provincie, Staatsbosbeheer, toeristische organisaties |
| D04            | Realiseren fietsnetwerk plusroutes, één volledige route per jaar | Fietzersbond                                                                       |
| D05            | Fietsenstalling station, verkenning, masterplan stationsplein    | NS, Prorail, Fietzersbond                                                          |
| D06            | Fietskluizen bushaltes                                           | Provincie Utrecht                                                                  |
| D07            | Stallingsvoorzieningen toeristische locaties                     | Beheerders en exploitanten, Fietzersbond                                           |
| D08            | Bewaakte stalling centrumgebied, verkenning                      | Fietzersbond, ondernemers, ontwikkelaar                                            |
| D09            | Fietsenklemmen, nietjes                                          | Fietzersbond                                                                       |
| D10            | Werkgeversaanpak                                                 | Ondernemers                                                                        |
| D11            | Parkeernormensystematiek aanpassen                               |                                                                                    |
| D12            | Zero-emissie distributie                                         | Ondernemers                                                                        |
| D13            | Mobiliteitsgesprekken bewoners                                   |                                                                                    |

Op 2 november 2017 is door meer dan 110 partijen het Baarns Klimaat Akkoord ondertekend. De ambitie van het Baarns Klimaatakkoord is een klimaatneutraal Baarn in 2030. Deze partijen vertegenwoordigen een tripartite van belanghebbenden van Baarn, te weten:

1. ondernemers en instellingen.
2. de gemeente Baarn en alle politieke partijen van Baarn.
3. energiecoöperatie Energiek Baarn en een aantal inwoners.

De betrokken partijen en organisaties spelen tevens een belangrijke rol bij de uitvoering van het onderdeel Duurzaam Baarn van de Mobiliteitsagenda.

| Bereikbaar Baarn |                                                                                          |                                                |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
|                  | Omschrijving                                                                             | Samenwerking met                               |
| B01              | Transformeren deel van Drakenburgerweg en De Geerenweg                                   |                                                |
| B03              | Onderzoek doorgaand verkeer vanuit Hilversum en Soest en eventueel benodigde maatregelen | Soest, Provincie Utrecht                       |
| B04              | Oversteekvoorzieningen hoofdwegenet                                                      | Provincie Utrecht                              |
| B05              | Regionale Snelfietsroutes, verkenningen                                                  | Provincie Utrecht, buurgemeenten, Fietzersbond |
| B06              | Plan van aanpak verbeteren recreatieve fietsroutes                                       | Fietzersbond                                   |
| B07              | Kernnet openbaar vervoer                                                                 | Provincie Utrecht, regio's                     |
| B08              | OV-lijn station – Baarnsche Zoom – A1 – Amersfoort Noord                                 |                                                |

| Aantrekkelijk Baarn |                                         |                  |
|---------------------|-----------------------------------------|------------------|
|                     | Omschrijving                            | Samenwerking met |
| A01                 | Parkeeronderzoek                        |                  |
| A02                 | Duurzaam verkeersveilige infrastructuur |                  |
| A03                 | Handhaving                              |                  |

| Gastvrij Baarn |                                                                                         |                                                                                |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
|                | Omschrijving                                                                            | Samenwerking met                                                               |
| <b>G01</b>     | Looproutes naar centrumgebied en naar toeristische paels<br>verkenning, opstellen visie |                                                                                |
| <b>G02</b>     | Masterplan centrumgebied                                                                | Bewoners, ondernemers, Fietzersbond                                            |
| <b>G03</b>     | Deelfietsen, verkenning                                                                 | Ondernemers, NS, Fietzersbond,<br>toeristische organisaties                    |
| <b>G04</b>     | Dorpstaxi/basismobiliteit, verkenning                                                   | Ondernemers, NS, Fietzersbond,<br>toeristische organisaties, Provincie Utrecht |

| Monitoring |                          |                  |
|------------|--------------------------|------------------|
|            | Omschrijving             | Samenwerking met |
| <b>M01</b> | Afwikkeling hoofdwegenet |                  |
| <b>M02</b> | Snelheidsgedrag          |                  |
| <b>M03</b> | Verkeerstellingen        |                  |

# Bijlage 1: uitgangspunten fietsnetwerk

## Opbouw fietsnetwerk Baarn (plusroutes)

Het fietsnetwerk bestaat uit de plusroutes. Deze routes verbinden de belangrijkste bestemmingen voor de fietsers:

- o de woonwijken;
- o het station;
- o het centrumgebied;
- o de werklocaties: Noordschil, Drie Eiken, Amerpoort en Sherpa (Zandheuvelweg);
- o sportvoorzieningen (Noordschil); voortgezet onderwijs in Baarn en Soest: Waldheim MAVO, Baarnsch Lyceum, Grifland (Soest);
- o recreatieve knooppunten en publiekstrekken: toeristische parels en attractiepunten: Lage Vuursche (beschermde dorpsgezicht), kasteel Drakestein, landgoed Pijnenburg, Kasteel de Hooge Vuursche), kasteel Groeneveld, Paleis Soestdijk, nieuw wellnesscentrum (Zandheuvelweg);
- o Toeristische overstappunten (TOP): Paleis Soestdijk, kasteel Groeneveld, restaurant De Generaal;
- o Regionale snelfietsroute Amersfoort – Hilversum;
- o de omliggende kernen tot een afstand van 15 km (zie tabel)

| Regionale kernen binnen fietsafstand |      |              |
|--------------------------------------|------|--------------|
| Vanuit Baarn centrum                 | Km   | Omrijdfactor |
| Soest                                | 6,3  | 1,18         |
| Eemnes                               | 7,0  | 1,40         |
| Hilversum                            | 8,6  | 1,10         |
| Laren                                | 9,1  | 1,38         |
| Bunschoten                           | 9,4  | 1,26         |
| Blaricum                             | 10,1 | 1,39         |
| Amersfoort centrum                   | 10,3 | 1,18         |
| Den Dolder                           | 10,4 | 1,20         |
| Maartensdijk                         | 10,9 | 1,11         |
| Huizen                               | 13,5 | 1,30         |
| Bussum                               | 14,7 | 1,23         |
| De Bilt                              | 15,5 | 1,13         |
| Zeist                                | 19,0 | 1,38         |

| Grootste pendelstromen vanuit Baarn naar locaties in de Provincie Utrecht (> 100): aantal personen dat in Baarn woont en elders in de Provincie werkt |                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Vanuit Baarn                                                                                                                                          | Aantal per dag |
| intern Baarn (F)                                                                                                                                      | 5.102          |
| naar Amersfoort (F)                                                                                                                                   | 870            |
| naar Soest (F)                                                                                                                                        | 788            |
| naar Utrecht                                                                                                                                          | 681            |
| naar Zeist                                                                                                                                            | 355            |
| naar De Bilt                                                                                                                                          | 103            |

(F): binnen fietsafstand

| Grootste pendelstromen naar Baarn vanuit kernen binnen en buiten de Provincie Utrecht (> 100): aantal personen dat vanuit een andere plaats komt om in Baarn te werken |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Naar Baarn                                                                                                                                                             | Aantal per dag |
| intern Baarn (F)                                                                                                                                                       | 5.102          |
| vanuit Amersfoort (F)                                                                                                                                                  | 781            |
| vanuit Soest (F)                                                                                                                                                       | 745            |
| vanuit Hilversum (F)                                                                                                                                                   | 580            |
| vanuit Utrecht                                                                                                                                                         | 491            |
| vanuit Amsterdam                                                                                                                                                       | 373            |
| vanuit Bunschoten (F)                                                                                                                                                  | 328            |
| vanuit Almere                                                                                                                                                          | 291            |
| vanuit Huizen (F)                                                                                                                                                      | 256            |
| vanuit Eemnes (F)                                                                                                                                                      | 184            |
| vanuit Bussum (F)                                                                                                                                                      | 122            |
| vanuit Leusden                                                                                                                                                         | 114            |



## Kwaliteitseisen plusroutes

1. Een omrijfactor van maximaal 1,2 (omrijfactor is de verhouding tussen de kortste route en de hemelsbrede afstand). Fietzers worden altijd uitgezonderd van eenrichtingsverkeer.
2. Vlak en comfortabel wegdek (asfalt of beton). In het centrumgebied (dorpsbeeld) worden fietsstroken bijvoorbeeld uitgevoerd in een afwijkend bestratingspatroon.
3. Ontwerpsnelheid binnen de bebouwde kom 20 km/uur (boogstraal  $\geq 10$  m) en buiten de bebouwde kom 30 km/uur (boogstraal  $\geq 20$  m).
4. Afwatering en onderdeel van strooi- en veegroutes.
5. Weinig vertraging: voorrang voor de fiets in de verblijfsgebieden (wegen en straten met 30 of 60 km/uur). Bij verkeerslichten beïnvloeding met bijvoorbeeld app's (zoals Schwung).
6. Bewegwijzering.
7. Veilige oversteekvoorzieningen bij het kruisen van het hoofdwegennet: middeneiland, VRI, rotonde of fietstunnel.
8. Goede verlichting afgestemd op de omgeving (landschap en fauna) met mogelijk innovatieve toepassingen (dynamisch, adaptief, glow in the dark, reflecterend).
9. Geschikt voor snelheidsverschillen tussen gewone fietsen, e-fietsen en eventueel speed pedelecs. Dit betekent dat er voldoende ruimte aan de fietser geboden moet worden:

| Breedte fietspaden                  |             |
|-------------------------------------|-------------|
| Eén richting                        |             |
| Intensiteit (uur)                   | Breedte (m) |
| 0-150                               | $\geq 1,50$ |
| 150-750 of plusroute, speed pedelec | $\geq 2,50$ |
| > 750                               | $\geq 3,50$ |
| Twee richtingen                     |             |
| Intensiteit (uur)                   | Breedte (m) |
| 0-50                                | $\geq 2,00$ |
| 50-150                              | $\geq 2,50$ |
| > 150                               | $\geq 3,50$ |
| Plusroute, speed pedelec            | $\geq 4,50$ |

10. Voor fietspaden een obstakelvrije zone van minimaal 0,5 m en een tussenberm van minimaal 1,5 m.
11. Langs hoofdwegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur) worden fietspaden of fietsstroken ( $\geq 2,00$  m) toegepast. Op hoofdwegen met 70 km/uur of buiten de bebouwde kom worden fietspaden toegepast.
12. In verblijfsgebieden (binnen de bebouwde kom 30 km/uur en buiten de bebouwde kom 60 km/uur) met een intensiteit van het autoverkeer van 4.000 tot 8.000 mvt/etmaal wordt gewerkt met een smalle rijloper voor het autoverkeer met fietsstroken ( $\geq 2,00$  m) of een fietsstraat. Op deze wijze wordt de continuïteit van de fietsroutes benadrukt. Bij lagere intensiteiten van het autoverkeer worden geen speciale fietsvoorzieningen toegepast. Voor de verbindingen buiten de doorfietsroutes hangt de gewenste breedte af van de mate van gebruik van de fietsverbindingen. Hiervoor is nader inzicht nodig in het gebruik.
13. Sneeuw en ijsvrij door tijdig strooien of innovatieve duurzame verwarmingstechnieken door het combineren met duurzame energieopwekking

## Kwaliteitseisen gehele fietsnetwerk

1. Leuk fietsen: aantrekkelijke omgeving met belevingswaarde.

2. Goed onderhoud: wegdek, verlichting en snoeien van overhangend groen en groen dat het uitzicht belemmert (verkeersveiligheid).
3. Voorkomen van eenzijdige ongevallen: geen paaltjes en toepassen kantmarkering en/of asmarkering en/of bermverharding. Paaltjes (met een goede inleidende markering en zichtbaarheid) worden uitsluitend toegepast als dit noodzakelijk is om misbruik van het fietspad door gemotoriseerd verkeer te voorkomen.

Voor het toeristisch en recreatief fietsen zijn oplaadpunten voor de e-fiets belangrijk. Deze voorzieningen komen meestal al voor bij horecavoorzieningen. We gaan inventariseren waar deze aanwezig zijn en of uitbreiding gewenst is.

#### **Kwaliteitseisen regionale snelfietsroutes**

1. Conform de kwaliteitseisen van de plusroutes.
2. Breedte in één richting  $\geq 3,50$  m en in twee richtingen  $\geq 5,50$  m.
3. Boogstralen ontworpen op 30 km/uur.





